Libretto uso e manutenzione

I

DUCATI998S

I

I

Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sempre piacevoli e divertenti.
Nel continuo sforzo di fornire un'assistenza sempre migliore, la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare per quanto concerne il rodaggio. Avrai così la certezza che la tua Ducati sia sempre in grado di regalarti grandi emozioni.
Per riparazioni o semplici consigli, rivolgiti ai nostri centri di assistenza autorizzata.
Inoltre abbiamo predisposto un servizio informazioni per i ducatisti e gli appassionati, a tua disposizione per suggerimenti e consigli utili.

DUCATI LINEA DIRETTA

Numero Verde

800-553066

Buon divertimento!

Note
La Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor Holding S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Per la sicurezza, la garanzia, l'affidabilità ed il valore del motociclo Ducati usa solo ricambi originali Ducati.

Attenzione
Questo libretto è parte integrante del motociclo e, in caso di passaggio di proprietà deve essere consegnato al nuovo acquirente.

I

SOMMARIO

INDICAZIONI GENERALI

Garanzia

Nel tuo interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, ti consigliamo vivamente di rivolgerti ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per qualsiasi operazione che richieda particolare competenza tecnica. Il nostro personale, altamente qualificato, dispone di adeguate attrezzature per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte utilizzando esclusivamente ricambi originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.

Tutti i motocicli Ducati sono corredati di libretto di garanzia. La garanzia non verrà riconosciuta ai motocicli impiegati in gare sportive. Durante il periodo di garanzia nessun componente può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale, pena l'immediata decadenza del diritto di garanzia.

Simboli

La Ducati Motor Holding S.p.A. Ti invita a leggere attentamente il seguente libretto al fine di imparare a conoscere il tuo motociclo. In caso di dubbi rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Le nozioni che apprenderai si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sereni e divertenti e Ti permetteranno di mantenere inalterate per lungo tempo le prestazioni del motociclo. In questo libretto sono state riportate note informative con significati particolari:

Attenzione
La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.

Importante
Esiste la possibilità di arrecare danno al motociclo e/o ai suoi componenti.

Note
Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

*Tutte le indicazioni relative a **destra** o **sinistra** si riferiscono al senso di marcia del motociclo.*

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza

⚠ **Attenzione**
Leggere prima di usare la moto.

Molti incidenti sono spesso dovuti all'inesperienza nella guida del motociclo. Non guidare mai senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.
Non prestare il motociclo a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.
Il pilota deve indossare ***sempre*** *un casco protettivo.*
Non portare abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.
Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.
Il pilota deve appoggiare i piedi sulle pedane ogni volta che il motociclo è in movimento.
Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale, il pilota deve tenere ***sempre*** *le mani sui semimanubri.*
Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.
Rispettare sempre i limiti di velocità dove indicati e comunque non superare ***mai*** *la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo stradale e di traffico consentono.*
Segnalare ***sempre*** *e con sufficiente anticipo, utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.*
Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che precedono.
Fare molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie d'ingresso in autostrada.
Spegnere ***sempre*** *il motore quando si fa rifornimento e fare attenzione a non far cadere del carburante sul motore o sul tubo di scarico.*
Non fumare mai durante il rifornimento.
Durante il rifornimento si possono inalare vapori di carburante nocivi alla salute. Se qualche goccia di carburante dovesse cadere sulla pelle o sugli abiti, lavarsi immediatamente con acqua e sapone e cambiare gli abiti.
Togliere ***sempre*** *la chiave quando si lascia il motociclo incustodito.*
Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.
Parcheggiare il motociclo in modo che non possa essere urtato e utilizzando il cavalletto laterale.
Non parcheggiare mai su un terreno sconnesso o morbido, in quanto il motociclo potrebbe cadere.

I

Guida a pieno carico

Questo motociclo è stato progettato per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza. La sistemazione dei pesi sul motociclo è molto importante per mantenere inalterati gli standard di sicurezza, per evitare di trovarsi in difficoltà in caso di manovre repentine o in tratti di strada sconnessa.

Informazioni sul carico trasportabile

Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i:
310 Kg.

Disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.
Fissare saldamente il bagaglio alle strutture del motociclo; un bagaglio non fissato correttamente può renderlo instabile.
Non fissare elementi voluminosi e pesanti sulla testa di sterzo o sul parafango anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del motociclo.
Non inserire parti da trasportare negli interstizi del telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del motociclo.
Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 52 e che risultino in buone condizioni.

Importante

Per il montaggio del kit corsa rivolgetevi presso un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Il motociclo equipaggiato con questo kit non potrà circolare sulle strade ma esclusivamente su circuiti chiusi.

I

Dati per l'identificazione

Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 1.1) e per il motore (fig. 1.2).

Telaio N.

Motore N.

Note

Questi numeri identificano il modello del motociclo e sono indispensabili nelle richieste di parti di ricambio.

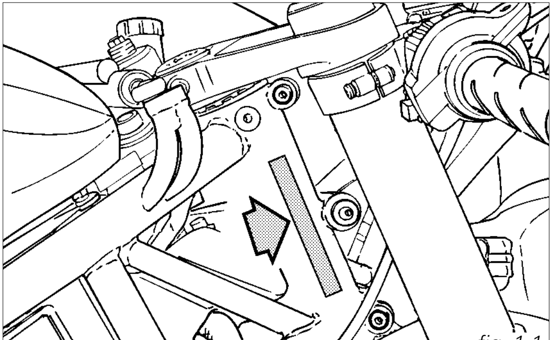


fig. 1.1

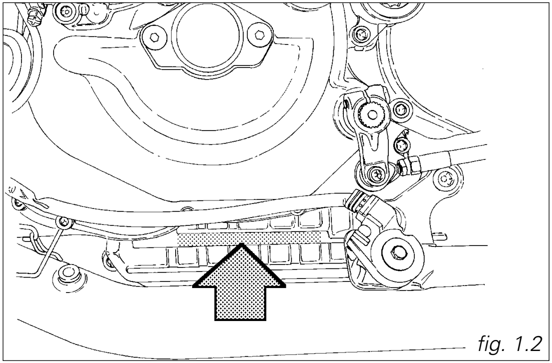


fig. 1.2

COMANDI PER LA GUIDA

Attenzione
Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

Posizione dei comandi per la guida del motociclo *(fig. 2)*

1) Cruscotto.
2) Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave.
3) Commutatore sinistro.
4) Leva comando frizione.
5) Leva comando starter.
6) Commutatore destro.
7) Manopola girevole comando acceleratore.
8) Leva comando freno anteriore.
9) Pedale comando cambio.
10) Pedale comando freno posteriore.

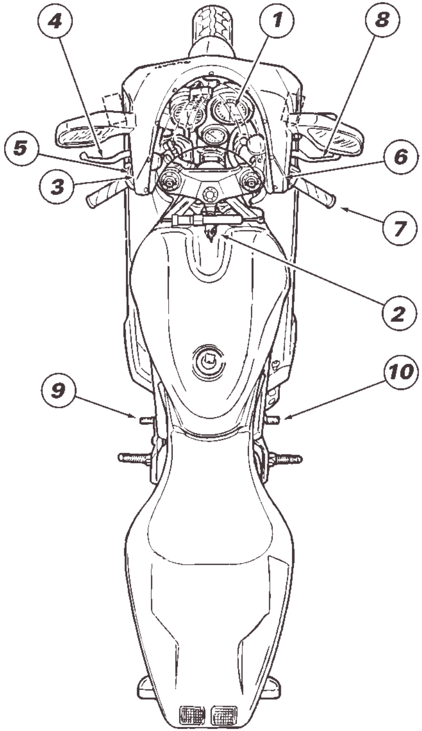


fig. 2

Cruscotto *(fig. 3)*
1) ***Tachimetro*** *(km/h).*
Indica la velocità di marcia.
a) ***Contachilometri*** *(km).*
Indica la distanza totale percorsa.
b) ***Contachilometri parziale*** *(km).*
Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento.
c) ***Pomello azzeramento*** *contachilometri parziale.*
Ruotarlo per portare a zero "0000" il contachilometri.
2) ***Contagiri*** *(min^{-1}).*
Indica il numero di giri al minuto del motore.
3) ***Spia verde N****.*
Si accende quando il cambio è in posizione di folle.
4) ***Spia gialla*** *.*
Si accende quando il serbatoio è in riserva, sono rimasti circa 4 litri di carburante.
5) ***Spia verde*** ⇦⇨ *.*
Si accende e lampeggia quando un indicatore di direzione è in funzione.
6) ***Spia rossa*** *.*
Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si posiziona l'interruttore d'accensione su ***ON****, ma deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore. Può succedere che si accenda brevemente in caso di motore molto caldo, dovrebbe spegnersi quando i numeri di giri aumentano.*

Importante
Non utilizzare il motociclo quando la spia (6) rimane accesa in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

7) ***Spia blu*** *.*
Si accende per indicare che la luce abbagliante destra è accesa.
8) ***Indicatore temperatura acqua*** *.*
Indica la temperatura del liquido di raffreddamento del motore.

Importante
Non utilizzare il motociclo quando la temperatura raggiunge il valore massimo in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

Quando la luce di posizione è accesa si illumina il cruscotto.

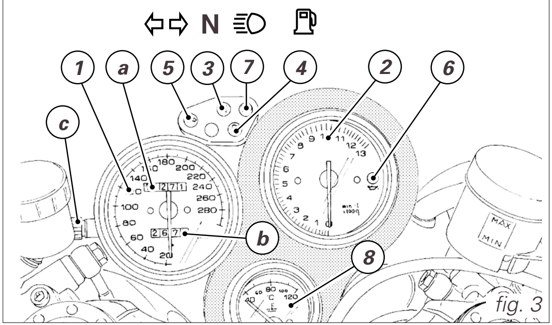


fig. 3

Chiavi *(fig. 4)*
Vengono consegnate due chiavi universali per avviamento, bloccasterzo e serratura sella ed una piastrina (1) col numero d'identificazione delle chiavi.

Note
Separare le chiavi e conservare la piastrina in un luogo sicuro.

Interruttore d'accensione e bloccasterzo *(fig. 5)*
È sistemato davanti al serbatoio ed è a quattro posizioni:
A) ***ON****: abilita il funzionamento di luci e motore;*
B) ***OFF****: disabilita il funzionamento di luci e motore;*
C) ***LOCK****: lo sterzo è bloccato;*
D) ***P****: luce di posizione e bloccasterzo.*

Attenzione
Questo veicolo è dotato di una centralina a risparmio energetico. Al fine da evitare assorbimenti di corrente in caso di permanenza accidentale in chiave ON, la centralina dopo 15 secondi senza azionare il pulsante di avviamento, si disattiva, pertanto, passato tale lasso di tempo, riposizionare la chiave su ***OFF*** *e nuovamente su* ***ON****.*

Note
Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

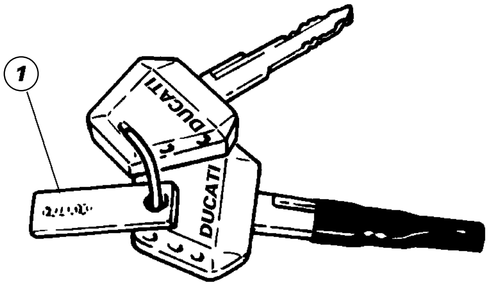


fig. 4

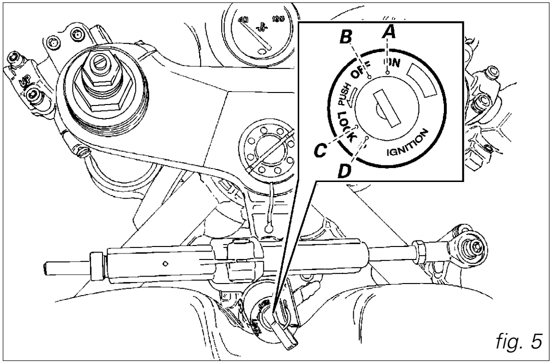


fig. 5

Commutatore sinistro *(fig. 6)*

1) ***Commutatore****, comando accensione luci a tre posizioni:*
in basso **O** *= luci spente;*
al centro ⁼D0⁼ *= luce di posizione anteriore e posteriore, luce targa e luci del cruscotto accese;*
in alto ☼ *= luci del proiettore, luce di posizione anteriore e posteriore, luce targa e luci del cruscotto accese.*

2) ***Deviatore****, comando selezione luci, a due posizioni:*
posizione ▀≣D *= luce anabbagliante accesa;*
posizione ‾≣D *= luce abbagliante accesa.*

3) ***Pulsante*** ⇦⇨ *indicatore di direzione a tre posizioni:*
posizione centrale = spento;
posizione ⇦ *= svolta a sinistra;*
posizione ⇨ *= svolta a destra.*
Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

4) ***Pulsante*** 📯 *= avvisatore acustico.*

5) ***Pulsante*** ≣D *= lampeggio abbagliante.*

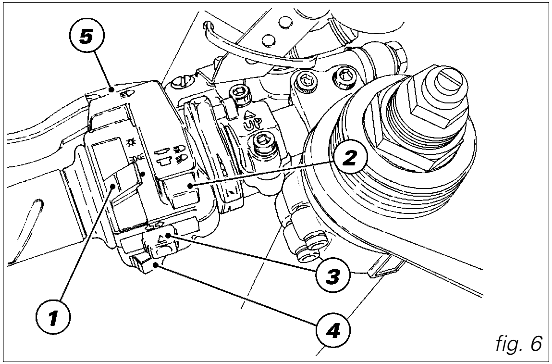


fig. 6

I

Leva comando frizione *(fig. 7)*

La leva (1) che aziona il disinnesto della frizione, è dotata di pomello (2) per la regolazione della distanza tra la leva stessa e la manopola, sul manubrio.

Per effettuare la regolazione, mantenere la leva (1) completamente in avanti ed agire sul pomello (2), ruotandolo in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste, tenendo conto che:

la posizione n° 1, corrisponde alla distanza massima tra la leva e manopola, mentre la posizione n° 4, corrisponde alla distanza minima.

Quando la leva (1) viene azionata si interrompe la trasmissione dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.

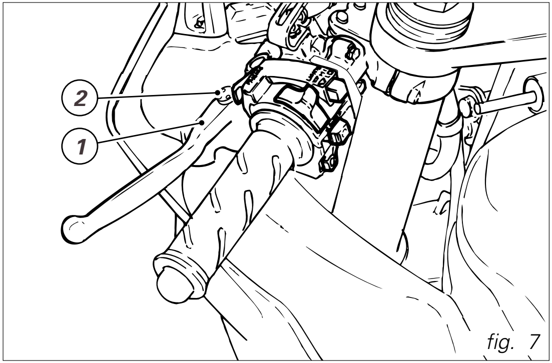


fig. 7

Attenzione

La regolazione della leva frizione, va effettuata a motociclo fermo.

Importante

Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.

Leva comando starter *(fig. 8)*
Il comando starter (1) serve per agevolare la partenza a freddo del motore e innalzare il regime di rotazione minimo, dopo l'avviamento.
Posizioni di utilizzo del comando:
A - (verticale) comando non attivato;
B - comando completamente attivato.
La leva può assumere anche posizioni intermedie per assecondare il progressivo riscaldamento del motore (vedi pag. 31).

Importante
Non usare questo dispositivo se il motore è caldo. Non viaggiare con il comando starter attivato.

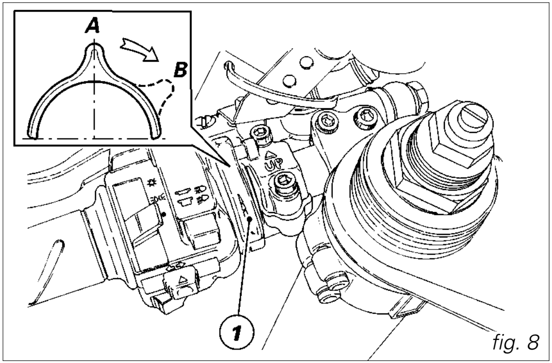


fig. 8

I

I

Commutatore destro *(fig. 9)*
1) Interruttore ***ARRESTO MOTORE****, a due posizioni:*
*posizione ○ (****RUN****) = marcia.*
*posizione ⊗ (****OFF****) = arresto del motore.*

Attenzione
Questo interruttore va utilizzato soprattutto nei casi di emergenza, quando è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto, riportare l'interruttore in posizione ○ per poter procedere all'avviamento del motociclo.

Importante
Dopo aver viaggiato con le luci accese, se si spegne il motore con l'interruttore (1) e si lascia la chiave di accensione su ***ON****, le luci rimangono accese e si può scaricare la batteria.*

2) Pulsante ⚡ = avviamento motore.

Manopola girevole comando acceleratore *(fig. 9)*
La manopola girevole (3), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle valvole del corpo farfallato. Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.

Leva comando freno anteriore *(fig. 9)*
Tirando la leva (4) verso la manopola girevole si aziona il freno anteriore. È sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.
La leva di comando è dotata di un pomello (5) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul semimanubrio.

Attenzione
Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 33.

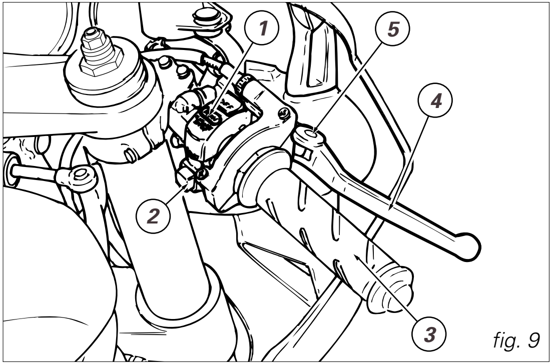


fig. 9

Pedale comando freno posteriore *(fig. 10)*
Per azionare il freno posteriore, premere il pedale (1) verso il basso con il piede.
Il sistema di comando è di tipo idraulico.

Pedale comando cambio *(fig. 11)*
*Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale **N** con ritorno automatico e due movimenti:*
*in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1ª marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con questa manovra la spia **N** sul cruscotto si spegne;*
in alto = sollevare il pedale per innestare la 2ª marcia e successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia.
Ad ogni spostamento del pedale corrisponde un solo cambio marcia.

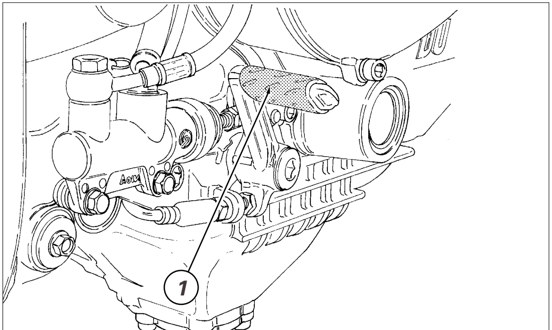


fig. 10

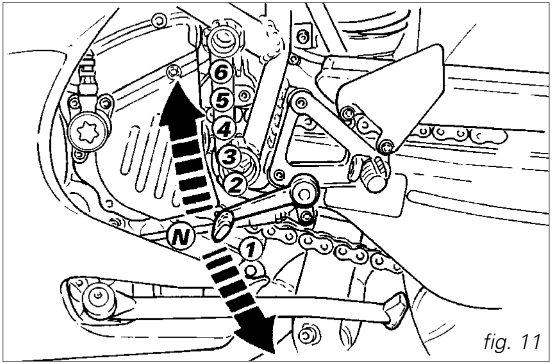


fig. 11

I

Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione del pedale comando cambio e freno posteriore rispetto alle relative pedane.
Per modificare la posizione della leva comando cambio agire nel modo seguente:
Bloccare l'asta (1) e allentare i controdadi (2) e (3).

Note
Il dado (2) ha un filetto sinistrorso.

Ruotare l'asta (1), operando con una chiave aperta sulla parte esagonale, facendo assumere al pedale cambio la posizione desiderata.
Serrare contro l'asta entrambi i controdadi.

Per modificare la posizione della leva comando freno posteriore agire nel modo seguente:
Allentare il controdado (4). Ruotare la vite (5) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.
Serrare il controdado (4).
Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa 1,5÷2 mm prima di iniziare l'azione frenante.
Se così non risulta occorre modificare la lunghezza dell'astina di comando della pompa nel modo seguente:
Allentare il controdado (6) sull'astina della pompa.
Avvitare l'astina sulla forcella (7) per aumentare il gioco o svitarla per diminuirlo.
Serrare il controdado (6) e verificare nuovamente il gioco.

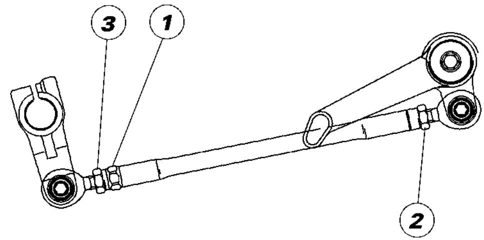


fig. 11.2

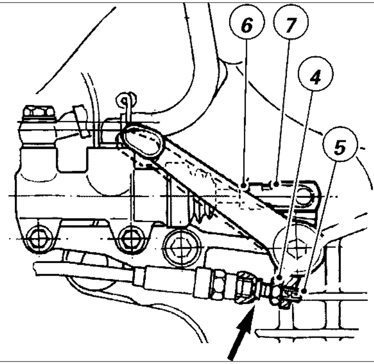


fig. 11.3

ELEMENTI E DISPOSITIVI PRINCIPALI

Posizione sul motociclo *(fig. 12)*

1) Tappo serbatoio carburante.
2) Serratura sella.
3) Cavalletto laterale.
4) Gancio per il cavetto portacasco.
5) Ammortizzatore di sterzo.
6) Specchi retrovisori.
7) Dispositivi di registro forcella anteriore.
8) Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.
9) Tirante regolazione assetto moto.

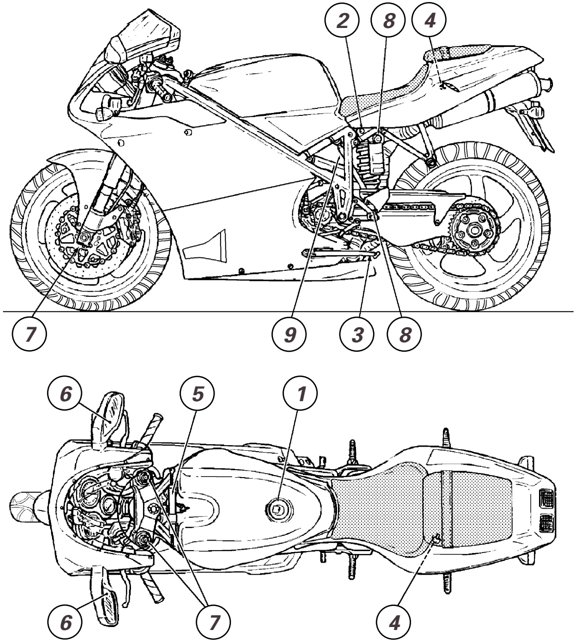


fig. 12

I

Tappo serbatoio carburante *(fig. 13)*

Apertura

Sollevare il coperchietto (1) di protezione ed inserire la chiave nella serratura. Ruotare di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura.
Sollevare il tappo.

Chiusura

Richiudere il tappo con la chiave inserita e premerlo nella sede. Ruotare la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estrarla. Richiudere il coperchietto (1) di protezione serratura.

Note
È possibile chiudere il tappo solo con la chiave inserita.

Attenzione
Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 34) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.

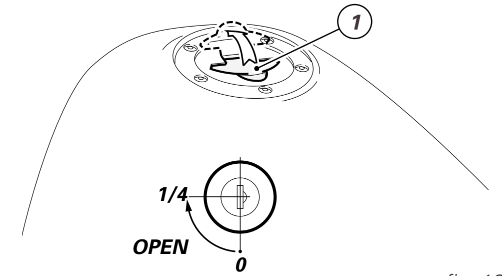


fig. 13

Serratura sella e portacasco

Apertura *(fig. 14.1 e 14.3)*
Inserire la chiave nella serratura (1) e ruotarla in senso orario.
Tirare moderatamente verso l'esterno il codone (2) dalla parte posteriore e sollevarlo fino ad appoggiarlo al serbatoio carburante.
Nella parte posteriore del vano sotto la sella si trova il cavetto portacasco. Far passare il cavetto (A) nel casco ed inserire nel gancio le estremità del cavo. Lasciare appeso il casco (fig.14.2) e rimontare la sella per fissarlo.

Attenzione
Questo dispositivo serve per la sicurezza del casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciare il casco attaccato quando si viaggia; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del motociclo.
Il cavetto va fatto passare sotto il telaietto dal lato sinistro. In qualsiasi altra posizione il cavetto impedirà la chiusura della sella.

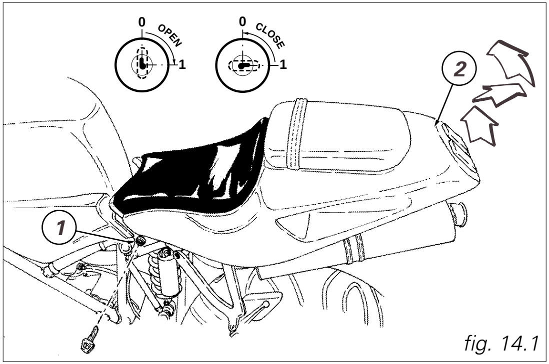


fig. 14.1

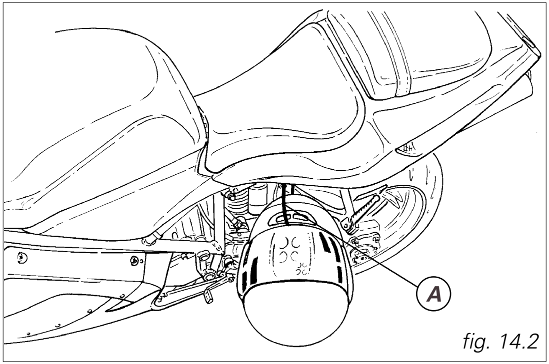


fig. 14.2

I

I

Chiusura
Monoposto *(fig. 14.3)*
Disporre correttamente gli elementi contenuti nel vano sotto sella.
Abbassare il codone fino a riportarlo in posizione orizzontale. Esercitare pressione sull'estremità posteriore (2) fino ad udire lo scatto di reinnesto del chiavistello della serratura.

Biposto *(fig. 14.4)*
Tirare con moderazione il codone verso l'esterno ed abbassarlo fino a riportarlo in posizione orizzontale.
Esercitare pressione sul cuscino passeggero in modo da far accoppiare i ganci (3), solidali alla carenatura, con i perni (4) solidali al telaio del motociclo, fino ad udire lo scatto di reinnesto del chiavistello della serratura.
Accertarsi dell'avvenuto e corretto aggancio, tirando con moderazione verso l'alto la parte terminale della carenatura posteriore.

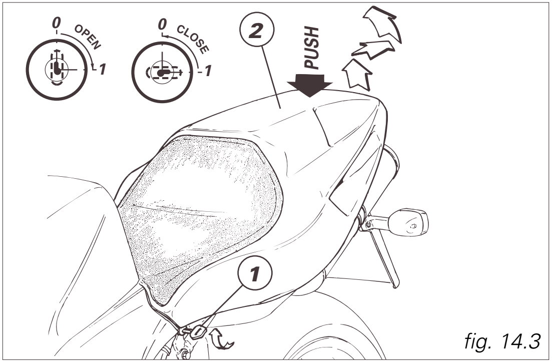


fig. 14.3

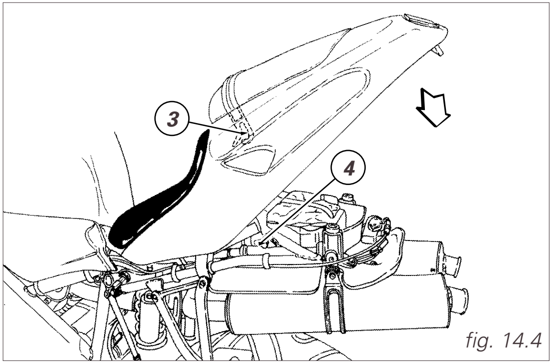


fig. 14.4

Cavalletto laterale *(fig. 15)*

Importante
Prima d'azionare il cavalletto laterale, accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio.

Terreni molli, ghiaia, asfalto ammorbidito dal sole, ecc... possono infatti determinare rovinose cadute del motociclo parcheggiato.
In caso di pendenza del suolo, parcheggiare sempre con la ruota posteriore rivolta verso il lato in discesa della pendenza.
Per impiegare il cavalletto laterale, premere con il piede (tenendo il motociclo con entrambe le mani sui semimanubri) sulla stampella (1) accompagnandola fino al punto di massima estensione. Inclinare il motociclo fino a portare in appoggio il cavalletto al suolo.

Attenzione
Non sostare seduti sul motociclo parcheggiato col cavalletto laterale. Per posizionare il cavalletto a "riposo" (posizione orizzontale), inclinare il motociclo verso destra e contemporaneamente sollevare con il dorso del piede la stampella (1).

Note
È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta (costituito da due molle a trazione una all'interno dell'altra) e del sensore di sicurezza (2).

Attenzione
È possibile avviare il motociclo solo se il cavalletto è in posizione di "riposo" in quanto il cavalletto è dotato di un dispositivo di sicurezza che in caso contrario inibisce l'avviamento del motore.

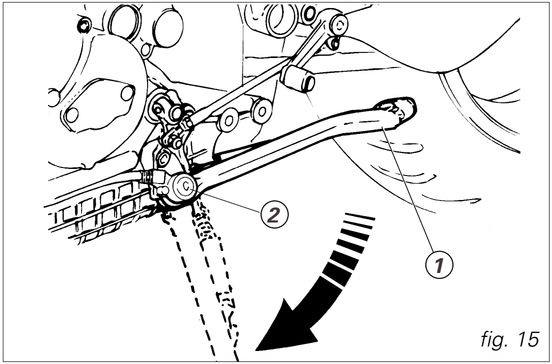


fig. 15

I

Ammortizzatore di sterzo *(fig. 16)*

È posizionato davanti al serbatoio ed è fissato al telaio e alla testa di sterzo.
La sua azione contribuisce a rendere lo sterzo più preciso e più stabile, migliorando la guidabilità del motociclo in ogni condizione.
Ruotando in senso orario il pomello (1) lo sterzo risulterà più duro (2), in senso antiorario più morbido (3).
Ogni posizione di registrazione è identificata da un "click".

Attenzione
Non tentare mai di modificare la posizione del pomello (1) durante la marcia per evitare la possibile perdita del controllo del motociclo.

Importante
Nel caso si modifichi l'angolo di sterzo è necessario riposizionare l'ammortizzatore (vedi pag. 45).

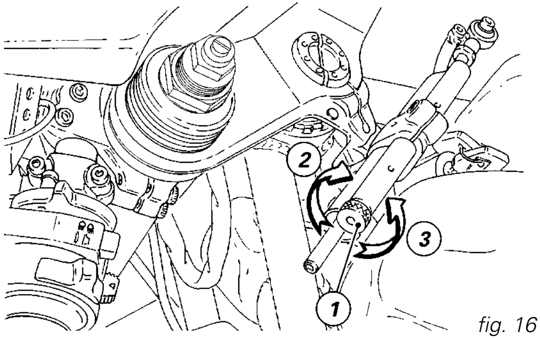


fig. 16

Registri di regolazione forcella anteriore

La forcella del motociclo è regolabile sia nella fase di estensione (ritorno) sia nella compressione degli steli.

La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:

1) (fig. 17.1) per modificare il freno idraulico in estensione;
2) (fig. 17.1) per modificare il precarico delle molle interne;
3) (fig. 17.2) per modificare il freno idraulico in compressione.

Posizionare il motociclo in verticale, in modo stabile.
Ruotare con una chiave a brugola di 3 mm il registro (1), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per intervenire sul freno idraulico in estensione.
Per agire sul registro (3), introdurre una chiave a brugola di 3 mm attraverso il foro come indicato in figura 17.2.
Ruotando le viti (1 e 3) di regolazione si avvertono degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una regolazione dello smorzamento. Avvitando completamente la vite fino a bloccarla si ottiene la posizione "0", che corrisponde alla massima frenatura. A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti che corrisponderanno alle posizioni "1", "2", ecc.

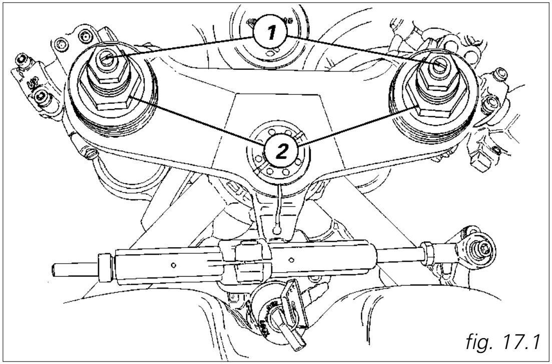


fig. 17.1

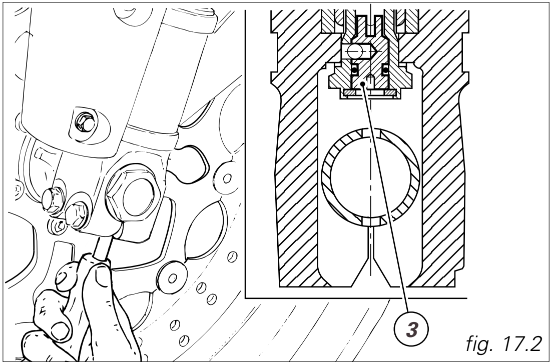


fig. 17.2

I

Le regolazioni STANDARD sono le seguenti:
compressione: 10 scatti;
estensione: 12 scatti.

Il valore massimo, a cui corrisponde la regolazione di minima frenatura, è di 24 scatti (estensione) e 28 scatti (compressione).
Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo, ruotare il registro ad estremità esagonale (2) con una chiave esagonale di 22 mm.
La taratura originale corrisponde a 10 mm.

Importante
Regolare i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.

Registri di regolazione ammortizzatore posteriore *(fig. 18)*
L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni per permettere di adeguare l'assetto del motociclo alle condizioni di carico.
Il registro (1), posto sul lato sinistro, in corrispondenza del fissaggio inferiore dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).
Il registro (2) sul serbatoio d'espansione dell'ammortizzatore regola il freno idraulico nella fase di compressione.
Ruotando in senso orario i registri (1 e 2) si aumenta il freno, viceversa si diminuisce.
Taratura STANDARD:
dalla posizione di tutto chiuso (senso orario) svitare i registri (1 - 2) di 14 scatti.
Le due ghiere (3), poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna.
Per modificare il precarico della molla ruotare la ghiera superiore. ***Avvitando*** *o* ***svitando*** *la ghiera inferiore si* ***aumenta*** *o* ***diminuisce*** *il precarico.*

Attenzione
Per ruotare la ghiera di registro del precarico utilizzare una chiave a settore. Usare particolare cautela per evitare il rischio di ferirsi la mano urtando violentemente altre parti del motociclo in caso il dente della chiave perda improvvisamente la presa sul vano della ghiera durante il movimento.
L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.

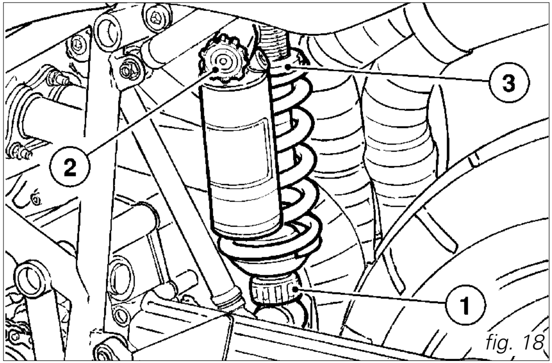


fig. 18

Variazione assetto motociclo *(fig. 19.2)*
L'assetto del motociclo rappresenta il risultato di prove effettuate dai nostri Tecnici nelle più svariate condizioni di utilizzo.
La modifica di questo parametro rappresenta una operazione molto delicata che, se eseguita con imperizia, può risultare pericolosa.
Si consiglia, prima di modificare l'assetto standard, di rilevare la quota (H, fig. 19.1) di riferimento.

Il pilota ha la possibilità di modificare l'assetto del motociclo in funzione delle proprie esigenze di guida, variando la posizione di lavoro dell'ammortizzatore posteriore.
Aumentare o diminuire l'interasse del tirante (2) allentando i dadi (3) degli snodi sferici (1).
Eseguita la regolazione serrare i dadi (3).

Note
Fare attenzione al dado (3) inferiore che ha una filettatura sinistra.

Attenzione
La lunghezza del tirante (2), compresa tra gli assi degli snodi (1), non deve superare i 261 mm.

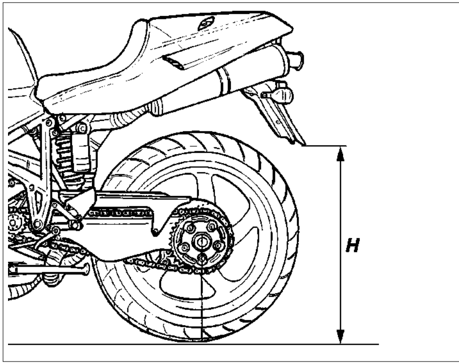


fig. 19.1

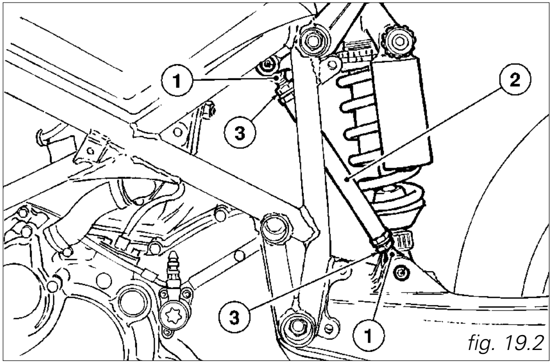


fig. 19.2

NORME D'USO

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo

Velocità di rotazione massima *(fig. 20)*
Velocità di rotazione da rispettare nel periodo di rodaggio e nel normale uso:
1) Fino a 1000 km;
2) Da 1000 a 2500 km;
3) Dopo 2500 km.

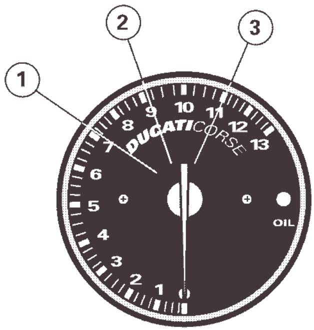


fig. 20

Fino a 1000 Km
Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contagiri, non si deve assolutamente superare i: 6500÷7000 min^{-1}.
Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore, pur rimanendo sempre entro il limite indicato.
A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari i tratti di strada collinari, dove il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio efficace. Per i primi 100 Km agire con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate, questo per consentire un corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno. Per consentire un adattamento reciproco di tutte le parti meccaniche in movimento ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita. Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla, se necessario.

Da 1000 a 2500 Km
Si può pretendere dal motore maggiori prestazioni, ma non si deve mai superare i: 9000 min^{-1} ed in queste condizioni dovrete rodare il motore fino a 2500 km di percorso. Quanto più rigorosamente ed accuratamente saranno seguite le predette raccomandazioni tanto più lunga sarà la durata del motore e minore la necessità di revisioni o di messe a punto.

I

Dopo 2500 Km
Nel normale uso del motociclo, a fine rodaggio. Si consiglia di non superare mai: 11000 min^{-1}.

Importante
Durante il periodo di rodaggio osservare scrupolosamente il programma di manutenzione ed i tagliandi consigliati nel libretto di garanzia. L'inosservanza di tali norme esime la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità per eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Controlli prima dell'avviamento

Attenzione
La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente.

Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:

Carburante nel serbatoio
Controllare il livello del carburante nel serbatoio. Eventualmente fare rifornimento (pag. 34).

Livello olio nel motore
Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare con olio prescritto (pag. 54).

Liquido freni e frizione
Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido.

Liquido di raffreddamento
Controllare il livello del liquido nel serbatoio d'espansione; eventualmente rabboccare (pag. 40).

Condizione pneumatici
Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 52).

Funzionalità dei comandi
Azionare le leve e i pedali di comando freni, frizione, acceleratore, cambio e controllarne il funzionamento.

Luci e segnalazioni
Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione, di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 47).

Serraggi a chiave
Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio e della sella.

Cavalletto
Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 23).

Attenzione
In caso di anomalie rinunciare alla partenza e rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata DUCATI.

Avviamento motore

Note
Per avviare il motore già caldo seguite la procedura descritta per "Temperatura ambiente alta".

Attenzione
Prima di avviare il motore imparare a conoscere i comandi che si devono utilizzare durante la guida.

Temperatura ambiente normale
(compresa tra 10 °C e 35 °C):
*1) Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione **ON** (fig. 21.1). Verificare che la spia verde **N** e quella rossa sul cruscotto risultino accese.*

Importante
La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore (pag. 11). Se la spia rimane accesa, fermare il motore e controllate il livello dell'olio.
Non avviare il motore se la pressione dell'olio è insufficiente.

Attenzione
Il cavalletto laterale deve risultare in posizione di riposo (orizzontale), altrimenti il sensore di sicurezza inibisce l'avviamento.

2) Spostare la leva comando starter (1) in posizione (B) (fig. 21.2).
*3) Accertarsi che l'interruttore d'arresto (3, fig. 21.3) sia nella posizione ○ (**RUN**), premere quindi il pulsante avviamento (4).*
Lasciare che il motore si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.

Importante
Non mantenere azionato l'avviamento elettrico per più di 5 secondi consecutivi. Se necessario, attendere 10 secondi prima di azionarlo nuovamente.

4) Spostare la leva comando starter (1) verso la posizione verticale (A) (fig. 21.2).

Importante
Non far funzionare il motore, ad un elevato numero di giri. Quando è freddo aspettare il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

Temperatura ambiente alta *(oltre i 35 °C):*
Eseguire la stessa procedura senza utilizzare il pulsante (1).

Temperatura ambiente fredda *(inferiore a 10 °C):*
Eseguire la procedura descritta per "Temperatura esterna normale" prolungando il tempo di riscaldamento del motore fino a 5 minuti.

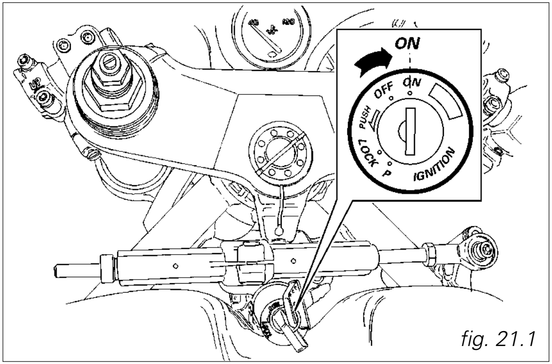


fig. 21.1

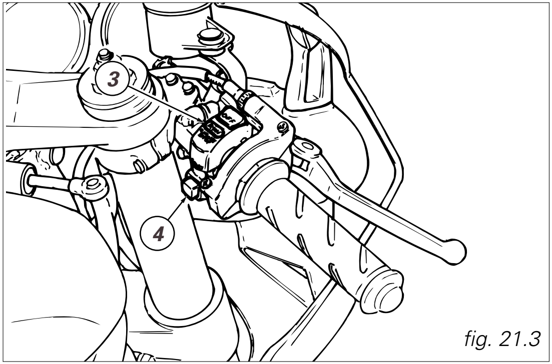


fig. 21.3

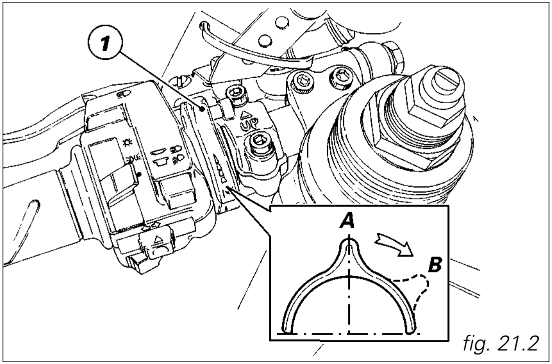


fig. 21.2

Avviamento e marcia del motociclo

1) Disinserire la frizione agendo sulla leva comando.
2) Con la punta del piede abbassare con decisione la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia.
3) Accelerare il motore, agendo sulla manopola comando acceleratore, rilasciare contemporaneamente e lentamente la leva della frizione; il veicolo inizierà a muoversi.
4) Rilasciare completamente la leva frizione e accelerare.
5) Per passare alla marcia superiore chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.
Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, disinserire la frizione, accelerare un attimo il motore, per permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, scalare quindi alla marcia inferiore e rilasciare la frizione.
L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando il motociclo accenna a diminuire la velocità passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano così sollecitazioni anomale a tutta la struttura del motociclo e non solo al motore.

Importante
Evitare accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi agli organi di trasmissione. Evitare di tenere la frizione disinserita durante la marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anomala degli organi d'attrito.

Frenata

Rallentare per tempo, scalare per utilizzare il freno motore e poi frenare agendo su entrambi i freni. Prima che il motociclo si arresti, disinserire la frizione per evitare che il motore si spenga improvvisamente.

Attenzione
L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi freno riduce l'efficacia frenante del motociclo.
Non azionare bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; si può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del motociclo.
In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poco aderenza l'azione frenante del motociclo è notevolmente ridotta. In queste situazioni azionare i comandi freni con molta dolcezza ed attenzione. Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo.
Quando si affrontano lunghe discese con forte pendenza, utilizzare la capacità frenante del motore scalando di marcia, azionare i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causa un riscaldamento eccessivo del materiale d'attrito con una drastica riduzione dell'efficacia frenante.
I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.

I

Arresto del motociclo
*Ridurre la velocità, scalare di marcia e rilasciare la manopola dell'acceleratore. Scalare fino ad inserire la prima e successivamente la folle. Frenare ed arrestare il motociclo. Spegnere il motore spostando la chiave nella posizione **OFF** (pag. 12).*

Importante
*Non lasciare la chiave su **ON** a motore spento onde evitare danni ai componenti elettrici.*

Attenzione
L'utilizzo di lucchetti o blocchi che impediscono l'avanzamento del motociclo (es. bloccadisco, bloccacorona ecc...) è molto pericoloso e può compromettere il funzionamento del motociclo e la sicurezza del pilota.

Rifornimento carburante *(fig. 22.1)*
Durante il rifornimento non riempire eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro d'immissione nel pozzetto del tappo.

Attenzione
Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

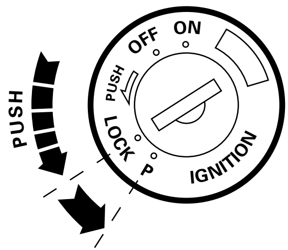


fig. 22.1

Parcheggio

Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale *(vedi pag. 23).*
*Sterzare completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione **LOCK** (fig. 22.2) per prevenire i furti.*
Se si parcheggia in un garage o in altre strutture, fare attenzione che siano ben ventilati e che il motociclo non risulti vicino a fonti di calore.
*In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione **P** (fig. 22.2).*

Importante

*Non lasciare la chiave su **P** per tempi lunghi, la batteria si potrebbe scaricare. Non lasciare mai la chiave inserita quando il motociclo è incustodito.*

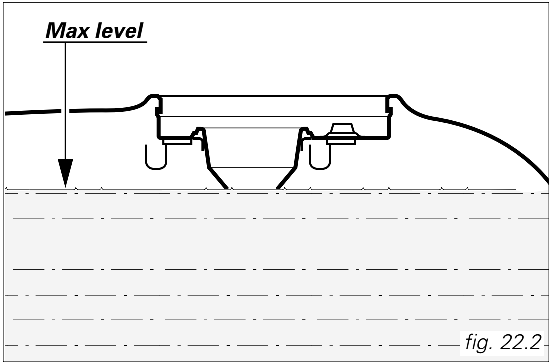


fig. 22.2

Accessori in dotazione *(fig. 23)*
Sotto al codone nella zona (1) sono alloggiati:
un libretto uso e manutenzione;
un cavetto portacasco;
una busta attrezzi per le normali operazioni di manutenzione e verifica.

Per accedervi è necessario sollevare il codone agendo sulla serratura (pag. 21).

La busta attrezzi *(fig. 24)*
Contiene:
1) chiave poligonale di 14 mm;
2) brugola di 10/8/6/5/4 mm;
3) chiave per eccentrico posteriore;
4) chiave perno ruota anteriore;
5) prolunga per chiave eccentrico posteriore;
6) chiave a tubo esagonale per candele;
7) perno per chiave candele;
8) giravite doppio;
9) cavetto portacasco.

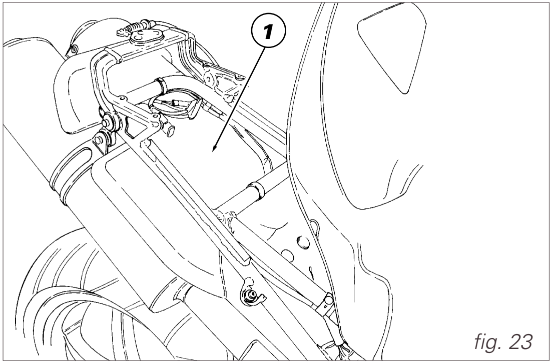


fig. 23

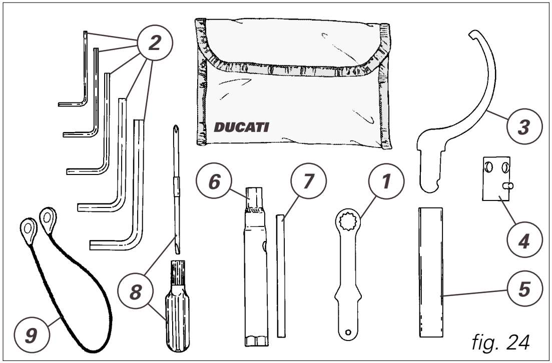


fig. 24

OPERAZIONI D'USO E MANUTENZIONE PRINCIPALI

Rimozione della vestizione

Per poter effettuare alcuni interventi di manutenzione o riparazione è necessario rimuovere alcune parti della vestizione del motociclo.

Attenzione
Il mancato o scorretto rimontaggio di una delle parti rimosse può causarne l'improvviso distacco durante la marcia con la conseguente perdita di controllo del motociclo.

Importante
Per non danneggiare le parti verniciate e il plexiglass del cupolino, ad ogni rimontaggio posizionare sempre le rosette in nylon in corrispondenza delle viti di fissaggio. Alcune delle viti di fissaggio sono di tipo autofilettante, non serrarle eccessivamente per non danneggiare la filettatura ed impedire il bloccaggio al successivo utilizzo.

***Semicarene laterali** (fig. 25)*
Rimuovere le semicarene svitando:
i tre innesti (1) lato destro e lato sinistro del sotto carena;
i quattro innesti (2) di fissaggio al cupolino;
i quattro innesti (3) di fissaggio al telaio.

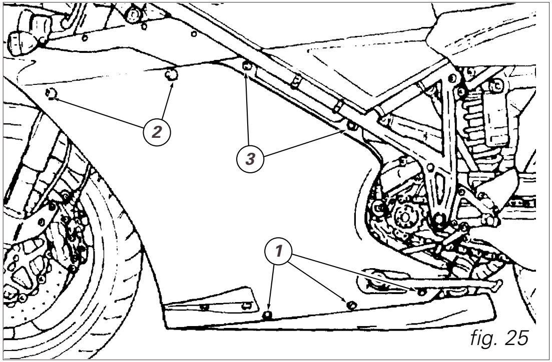


fig. 25

Cupolino *(fig. 26.1)*
Svitare la vite centrale (1) di fissaggio degli specchietti retrovisori e sganciateli dai supporti del cupolino.
Svitare le due viti (2, fig. 26.2) di fissaggio al supporto faro e sganciare i quattro innesti (3) di unione semicarene.

Importante
Nel rimontaggio applicare un prodotto "frenafiletti medio" sul filetto delle viti (1).

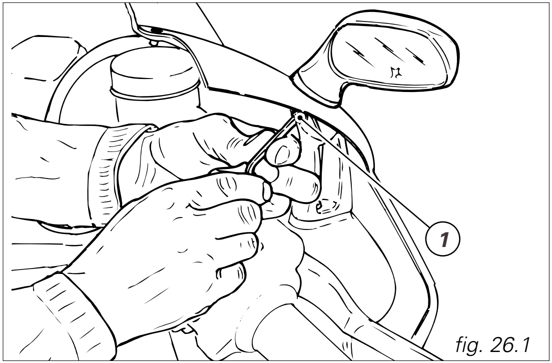


fig. 26.1

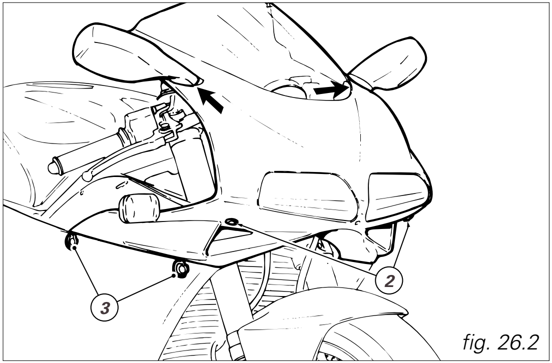


fig. 26.2

I

Sostituzione e pulizia dei filtri aria *(fig. 27.1)*
I filtri aria devono essere sostituiti agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia). Per accedere alle scatole rimuovere le semicarene e il cupolino (vedi pag. 37).
Svitare le otto viti di fissaggio del coperchio esterno (1, fig. 27.1) e rimuovere il coperchio lasciandolo appeso al cavo dell'indicatore di direzione, facendo attenzione a non estrarre dalla propria sede la riduzione (4).
Sfilare il filtro (2, fig. 27.2) dalla sede sul coperchio interno (3).
Pulire la cartuccia filtro con un getto d'aria compressa oppure sostituirla.

Importante
Un filtro sporco riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di carburante, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni sulle candele.
Non usare il motociclo senza filtro; le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore danneggiandolo.

Reinstallare correttamente il filtro, come indicato in (fig. 27.2), nella sede del coperchio interno e rimontare tutti gli elementi rimossi.

Importante
In caso d'impiego su strade polverose o umide provvedere alla sostituzione più frequentemente di quanto prescritto nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia).

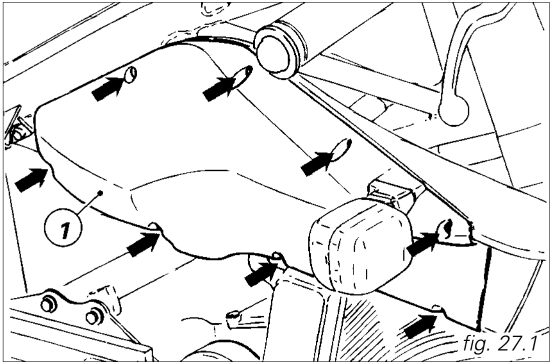


fig. 27.1

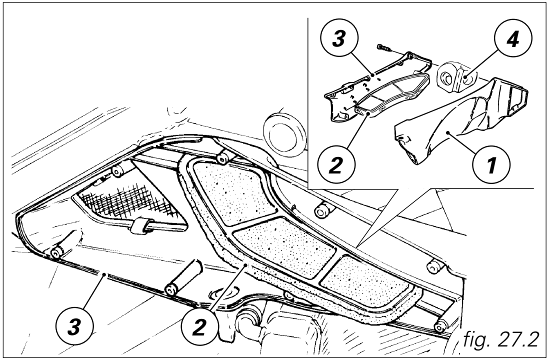


fig. 27.2

I

Controllo livello liquido di raffreddamento *(fig. 28.1)*
Controllare il livello del liquido di raffreddamento contenuto nel serbatoio d'espansione, sul lato sinistro del motociclo; deve risultare compreso tra i riferimenti di ***MAX*** *e di* ***MIN*** *del serbatoio.*
Se il livello risulta basso, è necessario provvedere al rabbocco.
Rimuovere la semicarena sinistra e il serbatoio carburante, svitare la vite posteriore (2, fig. 28.2) dopo aver sollevato il codone. Sfilare il serbatoio dall'ancoraggio anteriore tirandolo all'indietro. Spostarlo verso destra lasciando collegate le tubazioni del carburante.
Svitare il tappo di carico (1, fig. 28.1) e aggiungere una miscela d'acqua e antigelo SHELL Advance Coolant o Glycoshell (35÷40% del volume) fino a raggiungere il livello ***MAX****.*

Riavvitare il tappo (1) e rimontare i particolari rimossi. Se si utilizza questo tipo di miscela si ottengono le migliori condizioni d'esercizio (corrispondenti a -20 °C inizio congelamento liquido).

Capacità del circuito di raffreddamento: 3.5 dm^3 (litri).

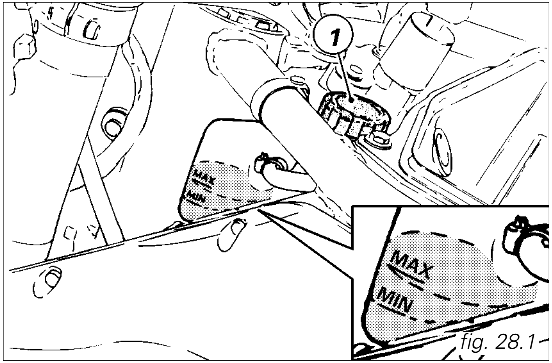


fig. 28.1

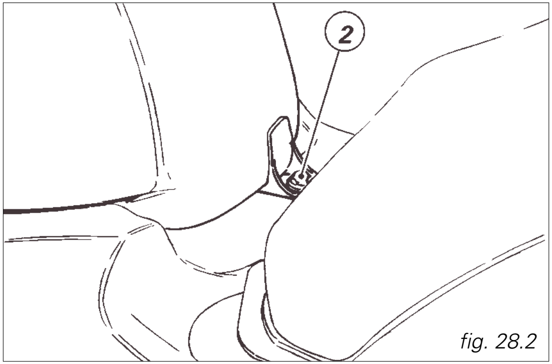


fig. 28.2

Controllo livello fluido frizione e freni

*Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di **MIN** evidenziata sui rispettivi serbatoi (fig. 29).*
Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.
Per il rabbocco o la sostituzione del fluido agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia), rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Importante
Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni degli impianti.

Impianto frizione

Se il gioco della leva di comando è eccessivo e il motociclo salta o si arresta all'inserimento della marcia, è probabile una presenza d'aria nell'impianto. Rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il livello del liquido frizione tende ad aumentare nel serbatoio con il consumo del materiale d'attrito dei dischi frizione: non superare quindi il valore prescritto (3 mm sopra il livello minimo).

Impianto freni

Se si rileva un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante le pastiglie freno siano in buone condizioni, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il fluido dei freni e della frizione è dannoso per parti verniciate ed in plastica, quindi evitare il contatto con le stesse.
L'olio idraulico è corrosivo e può provocare danni e lesioni.
Non mescolare olii di qualità diverse.
Controllare la perfetta tenuta delle guarnizioni.

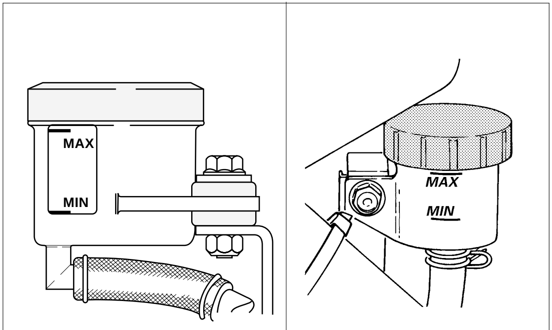


fig. 29

I

Verifica usura pastiglie freno *(fig. 30)*

Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.

Importante

Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

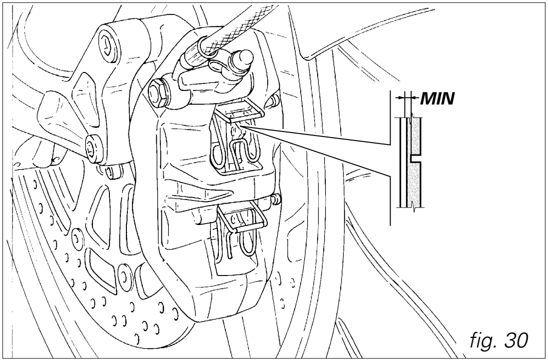


fig. 30

Lubrificazione delle articolazioni

Periodicamente è necessario controllare le condizioni della guaina esterna del cavo di comando acceleratore e comando starter. Non devono presentare schiacciamenti o screpolature nel rivestimento plastico esterno. Verificare il funzionamento scorrevole del cavo interno agendo sul comando: se si manifestano attriti o impuntamenti, farlo sostituire da un Concessionario o una Officina Autorizzata.
Per evitare questi inconvenienti, lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

Nel caso della trasmissione acceleratore si consiglia di aprire il comando, svitando le due viti di fissaggio (1, fig. 31), quindi ingrassare l'estremità del cavo e la carrucola.

Attenzione
Richiudere con molta attenzione il comando, inserendo il cavo nella carrucola.

Rimontare il coperchio e serrare le viti (1).

Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione del cavalletto laterale è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso SHELL Alvania R3 tutti i punti soggetti ad attrito.

Regolazione del cavo comando acceleratore

La manopola di comando acceleratore in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di 1,5÷2,0 mm. Se necessario regolarla agendo sull'apposito registro (2, fig. 31) situato in corrispondenza del comando stesso.

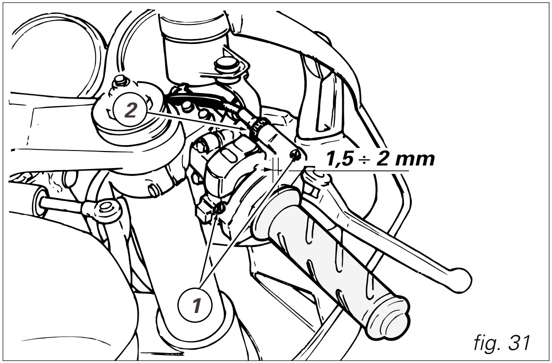


fig. 31

I

Carica della batteria *(fig. 32)*
Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.
*Rimuovere la semicarena destra (pag. 37), svitare la vite (1) e rimuovere la staffa di fissaggio superiore. Staccate nell'ordine, il terminale negativo (**-**) nero e quello positivo (**+**) rosso.*

Attenzione
La batteria produce gas esplosivi: tenerla lontano da fonti di calore.

Caricare la batteria in un luogo ben ventilato.
*Collegare i conduttori del caricabatterie ai terminali (rosso al positivo (**+**), nero al negativo (**-**).*

Importante
Collegare la batteria al caricabatteria prima di attivarlo, per evitare la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle.
Collegare sempre per primo il terminale positivo rosso (+)*.*

Rimettere la batteria sul supporto e bloccare la staffa superiore con la vite (1), poi procedere al collegamento dei terminali ingrassando le viti di fissaggio per migliorare la conducibilità.

Attenzione
Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Caricare la batteria a 1A per 5÷10 ore.

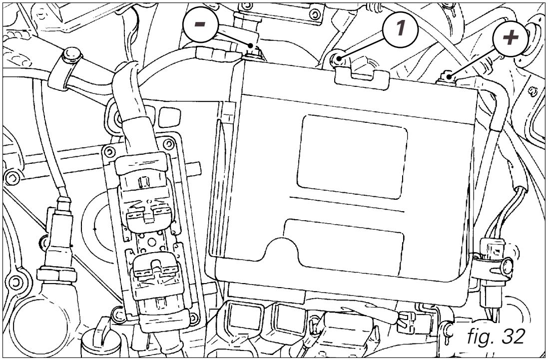


fig. 32

Modifica dell'inclinazione del cannotto di sterzo

(fig. 33.1)
Modificare l'inclinazione del cannotto di sterzo allentando le due viti (1) sul lato destro del telaio.
Svitare completamente la vite (2) e, con una chiave a settore, ruotare di 180° l'estremità del cannotto (3).
Verificare che il foro sull'eccentrico sia coassiale con il foro passante del cannotto di sterzo. A tal fine, vi è stampigliata sull'eccentrico, una freccia nella zona superiore, che indica la fase.
Riavvitare la vite (2) fino a battuta. Ingrassare il filetto delle viti (1) con SHELL Retinax HDX2 e serrarle alla coppia di 22 Nm.

Note
Mentre si esegue questa operazione, mantenere i semimanubri non completamente sterzati.

Dopo aver modificato l'angolo di sterzo, è necessario riposizionare l'ammortizzatore. Svitare la vite (4, fig. 33.2), spostare lo snodo dell'asta ammortizzatore in corrispondenza del foro (5) del telaio. Serrare la vite (4) tolta precedentemente, applicando un frenafiletti medio.

Importante
Il bloccasterzo è utilizzabile solo se il cannotto è regolato sulla posizione corrispondente a 24° 30' d'inclinazione.

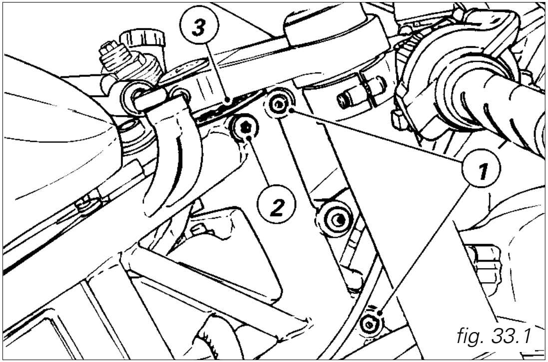


fig. 33.1

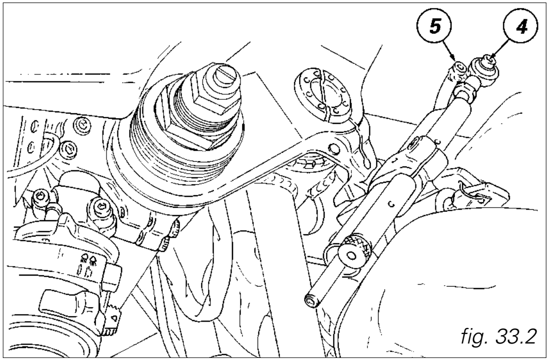


fig. 33.2

I

I

Controllo tensione catena trasmissione *(fig. 34)*

Far girare lentamente la ruota posteriore per trovare la posizione in cui la catena risulta più tesa.
Con il motociclo sul cavalletto laterale, spingere la catena con un dito verso l'alto, in corrispondenza della mezzeria del forcellone. Il ramo inferiore della catena deve poter compiere un'escursione di 25 mm.
In caso contrario rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per eseguire il tensionamento della catena.

Attenzione
Il corretto serraggio delle viti di bloccaggio del mozzo eccentrico è fondamentale per la sicurezza del pilota.

Importante
Una catena non correttamente tensionata è causa di rapida usura degli organi di trasmissione.

Lubrificazione della catena trasmissione

Questo tipo di catena è provvista di anelli o-ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione.
Per non danneggiare queste guarnizioni durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore. Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela, in ogni suo elemento, con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.

Importante
L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare la catena, la corona e il pignone motore.

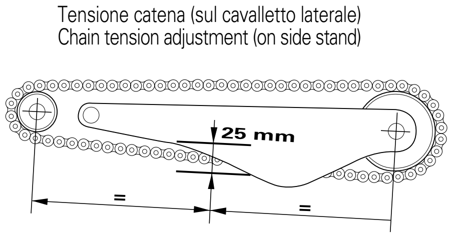


fig. 34

Sostituzione lampadine luci
Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina fulminata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nel paragrafo "Impianto Elettrico" a (pag. 64).
Verificare sempre il funzionamento della nuova lampadina, prima di rimontare le parti rimosse.

Proiettore
Per accedere alle lampadine del proiettore occorre procedere come segue.

Smontaggio lampade:

lampada anabbagliante *(fig. 35.1): scollegare dal corpo proiettore la cuffia in gomma (1). Sfilare la spinetta (2) dalla lampada premendo il bottone di sgancio rapido inferiore.*

Lampada abbagliante lato sinistro *(fig. 35.2): scollegare la spinetta (3) del cavo lampada bianco dal cablaggio anteriore; scollegare la cuffia in gomma (1) dal corpo proiettore e sfilare il cavo lampada.*

Note
Per sostituire le lampade del proiettore non è necessario scollegare dal corpo proiettore la spinetta del cavo nero di massa.

Sganciare la molletta (4) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto (fig. 35.1 e 35.2).

Note
La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ciò ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità.

Rimontaggio lampade:
Inserire le linguette guida della base lampadina nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento.
Agganciare l'estremità della molletta (4, fig. 35.2) ai supporti del corpo proiettore, collegare i cavi precedentemente scollegati e rimontare la cuffia in gomma (1, fig. 35.2).

Per sostituire le lampade della luce di posizione è necessario rimuovere il cupolino (vedi pag.38).
Rimuovere il claxon svitando la vite di fissaggio e sfilare i portalampada (5, fig. 35.3) dal supporto faro. Estrarre la lampada e procedere alla sostituzione.

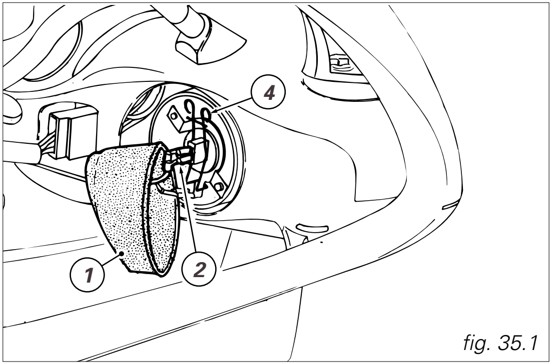


fig. 35.1

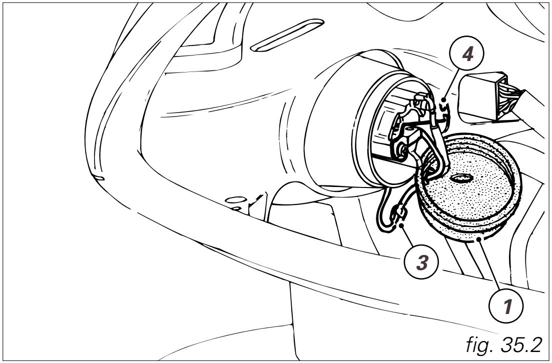


fig. 35.2

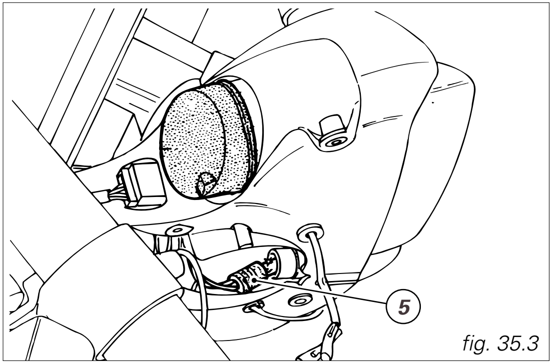


fig. 35.3

Cruscotto *(fig. 36)*
Rimuovere il cupolino (vedi pag. 38) per accedere alle lampadine spia quadro strumenti.
Sotto ad ogni strumento del cruscotto sono situate una o due lampadine. Per procedere alla sostituzione è necessario sfilare il portalampada (1) che la contiene da sotto lo strumento. Sfilare la lampadina e sostituirla.

Indicatori di direzione *(fig. 37)*
Svitare la vite (1) e separare la coppetta (2) dal supporto indicatore.
La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare la coppetta inserendo il dentino (A) nell'apposita fessura del supporto indicatore.
Riavvitare la vite (1).

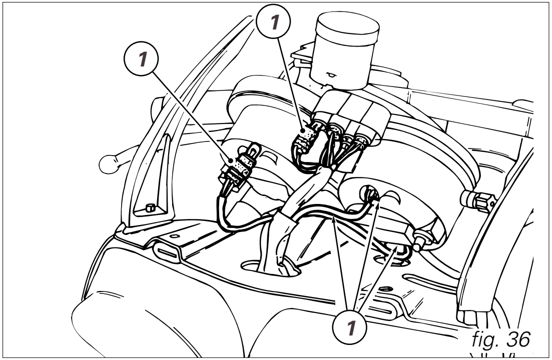


fig. 36

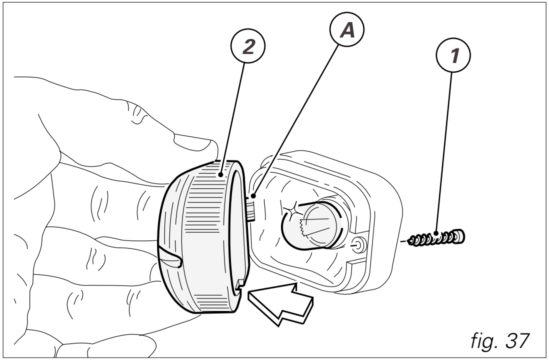


fig. 37

I

Luce arresto *(fig. 38.1)*
Per la sostituzione delle lampadine luce arresto e luce di posizione, è necessario sollevare il codone e svitare le due viti (1) che fissano il coperchio (2). La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il coperchio (2).

Luce targa *(fig. 38.2)*
Per accedere alla lampadina della luce targa, sfilare il portalampada dall'interno del portatarga quindi sfilare la lampada e sostituirla.

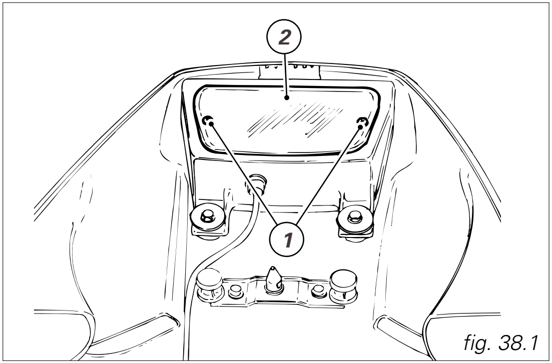
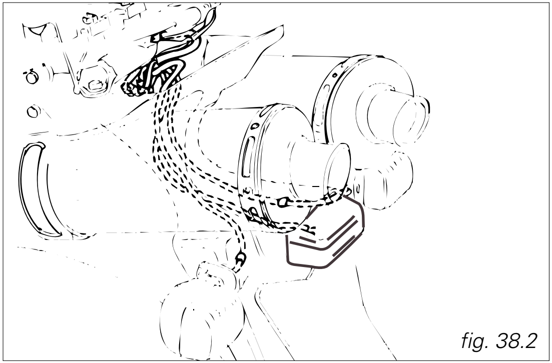


fig. 38.1


fig. 38.2

Orientamento del proiettore *(fig. 39.1)*
Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale, posto di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri. Tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del proiettore e una verticale in linea con l'asse longitudinale del motociclo.
Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.
Accendere la luce anabbagliante:
il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.

Note
La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso.
Adeguare la procedura alle normative in vigore nel paese dove viene utilizzato il motociclo.

La rettifica dell'orientamento verticale del proiettore si può effettuare agendo sulla vite di regolazione (1, fig. 39.2), dopo aver rimosso il tappo di protezione. Ruotando la vite in senso orario il fascio luminoso si abbasserà, viceversa, si alzerà.

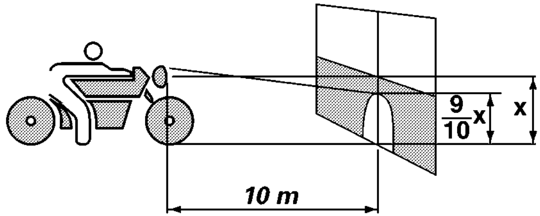


fig. 39.1

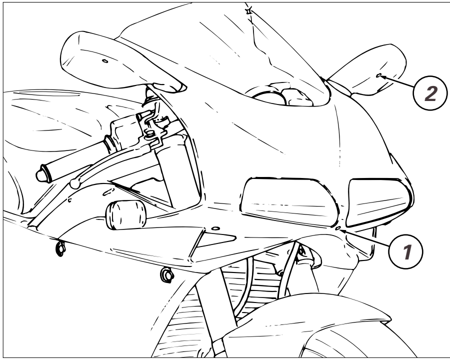


fig. 39.2

I

Regolazione specchietti retrovisori

Con un cacciavite a croce, allentare la vite nel foro (2, fig. 39.2), regolare manualmente lo specchietto e serrare le viti.

Pneumatici Tubeless

Pressione anteriore:
2,2 bar - 2,24 Kg/cm^2
Pressione posteriore:
2,4 bar - 2,44 Kg/cm^2
La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine; controllarla e adeguarla ogni volta che si viaggia in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.

Importante

La pressione dei pneumatici, deve essere controllata e regolata a "gomma fredda".
Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, se si percorrono strade molto sconnesse, aumentare la pressione nel pneumatico di 0,2÷0,3 bar.

Riparazione o sostituzione pneumatici (Tubeless)

I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità, impiegano molto tempo a sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado di autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllare attentamente che non ci siano perdite.

Attenzione

In caso di foratura sostituire il pneumatico.
Sostituire i pneumatici utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento.
Assicurarsi di aver avvitato i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia.
Non usate mai un pneumatico con camera d'aria; la mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per il pilota.

Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere all'equilibratura della ruota.

Importante

Non rimuovere o spostare i contrappesi per l'equilibratura delle ruote.

Note

Per la sostituzione dei pneumatici rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

Spessore minimo del battistrada

Misurare lo spessore minimo (S, fig. 40) del battistrada nel punto di massimo consumo:
non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione locale.

Importante

Controllare periodicamente i pneumatici per individuare eventuali crepe o tagli, soprattutto nelle pareti laterali, rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti che indicano danni interni; sostituirli in caso di danno grave.
Togliere dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura della gomma.

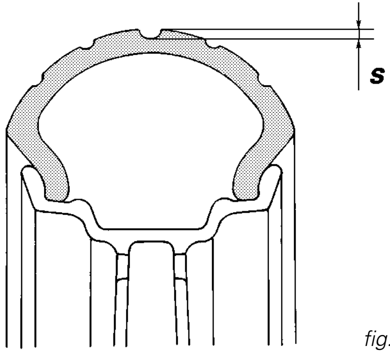


fig. 40

Controllo livello olio motore *(fig. 41)*

Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione (1) posto sul coperchio frizione.
Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore freddo. Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso.
Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l'olio motore SHELL Advance Ultra 4.
Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.

Importante
Per la sostituzione dell'olio motore e dei filtri olio agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia), rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Viscosità
SAE 10W-40
Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona d'uso del motociclo rientra nella gamma indicata.

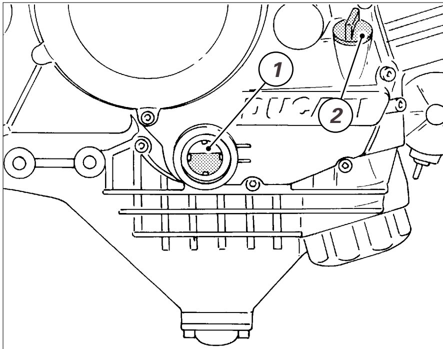
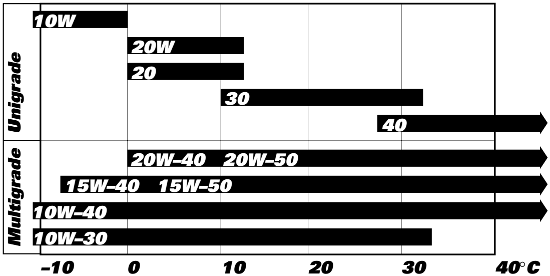


fig. 41



Pulizia e sostituzione candele *(fig. 42)*
Le candele costituiscono un elemento importante del motore e sono da controllare periodicamente.
Questa operazione è relativamente facile e permette di verificare il buono stato di funzionamento del motore.
Rimuovere la semicarena sinistra, sfilare le pipette dalle candele e rimuoverle dalla testa utilizzando la chiave a corredo.
Verificare la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro indica un buon funzionamento del motore.
Nel caso di colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituire la candela e riferire quanto riscontrato a un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.
Controllare anche l'usura dell'elettrodo centrale; se risulta consumato o vetroso, sostituire la candela.
Controllare la distanza fra gli elettrodi deve essere di: 0,6÷0,7 mm.

Importante
In caso di regolazione fare attenzione a piegare l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.
Pulire accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificare lo stato della guarnizione.
Pulire con cura la sede sulla testa e fare attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.

Rimontare la candela sulla testa avvitando completamente il filetto nella sede. Serrare alla coppia di 20 Nm.
Se non si dispone di una chiave dinamometrica, dopo il serraggio a mano, effettuare un'ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.

Importante
Non usare candele con un grado termico inadeguato o con un filetto di lunghezza diversa.
La candela deve essere serrata correttamente.

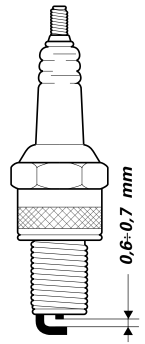


fig. 42

I

Pulizia generale
Per mantenere nel tempo la brillantezza originale delle superfici metalliche e di quelle verniciate, il motociclo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade che si percorrono. Utilizzare a tal fine prodotti specifici, possibilmente biodegradabili, evitando detergenti o solventi troppo aggressivi.

Importante
Non lavare il motociclo immediatamente dopo l'uso per evitare la formazione di aloni prodotti dall'evaporazione dell'acqua sulle superfici ancora calde. Non indirizzare verso il motociclo getti di acqua calda o ad alta pressione. L'uso di idropulitrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, mozzi ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta della forcella, prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del mezzo.

Se alcune parti del motore risultano particolarmente sporche o unte, utilizzare uno sgrassante per la pulizia evitando che questo vada a contatto con gli organi della trasmissione (catena, pignone, corona, ecc...). Sciacquare il motociclo con acqua tiepida e asciugare tutte le superfici con una pelle scamosciata.

Attenzione
I freni talvolta possono non rispondere dopo il lavaggio della motociclo.

Non ingrassare o lubrificare i dischi freno, si perderebbe l'efficacia frenante del motociclo. Pulire i dischi con un solvente non grasso.

Lunga inattività

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile eseguire le seguenti operazioni:
pulizia generale;
vuotare il serbatoio carburante rimuovendo il tappo di scarico con guarnizione;
introdurre dalle sedi delle candele un po' d'olio motore nei cilindri e far compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
utilizzare il cavalletto di servizio per sostenere il motociclo;
scollegare e rimuovere la batteria. Qualora il motociclo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad un mese, controllare ed eventualmente ricaricare la batteria.
Ricoprire il motociclo con un telo coprimoto che non danneggia la vernice e non trattiene la condensa.
Il telo coprimoto è disponibile presso Ducati Performance.

Avvertenze importanti

In alcune nazioni (Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc.) la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore.
Effettuare le eventuali verifiche periodiche previste e sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici e conformi alle norme dei vari paesi.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Ingombri *(mm) (fig. 43)*

Pesi

A secco:
187 Kg
A pieno carico:
307 Kg.

Attenzione
Il mancato rispetto dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causarne la perdita di controllo.

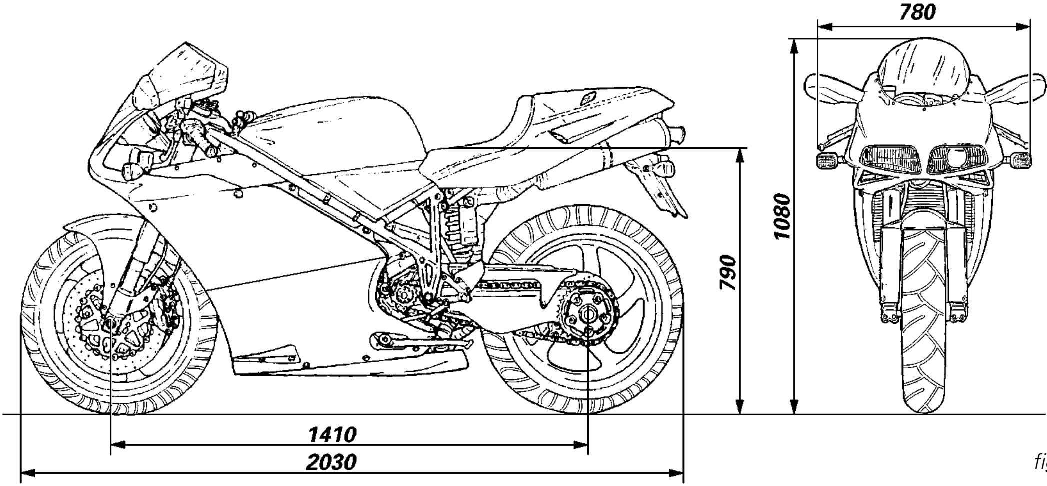


fig. 43

Rifornimenti	***Tipo***	***dm³ (litri)***
Serbatoio carburante, compresa una riserva di 4 dm³ (litri)	*Benzina 95-98 RON*	*17*
Coppa motore e filtro	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,8*
Circuito freni ant./post. e frizione	*Liquido speciale per sistemi idraulici SHELL - Advance Brake DOT 4*	*—*
Catena	*Prodotti per catene con O-ring SHELL - Advance Chain o Advance Teflon Chain*	*—*
Cavo contachilometri	*Grasso SHELL - Alvania R3 o Retinax LX 2*	*—*
Cuscinetti sterzo	*Grasso SHELL - Alvania R3 o Retinax LX 2*	*—*
Protettivo per contatti elettrici	*Spray per trattamento impianti elettrici SHELL - Advance Contact Cleaner*	*—*
Forcella anteriore	*SHELL - Advance Fork 7.5 o Donax TA*	*0,480 (per stelo)*
Circuito di raffreddamento	*Liquido antigelo SHELL - Advance Coolant o Glycoshell 35÷40% + acqua*	*3,5*

Importante
Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

I

Motore
Bicilindrico a 4 tempi a "L" longitudinale di 90°.
Alesaggio mm:
100
Corsa mm:
63,5
Cilindrata totale, cm^3:
998
Rapporto di compressione:
1:11,4±0,5.
Potenza massima all'albero (95/1/CE), kW/CV:
100/136 a 10.200 min^{-1}
Coppia massima all'albero (95/1/CE):
10,3 Kgm a 8.000 min^{-1}
Regime massimo, min^{-1}:
10.500

Importante
In nessuna condizione di marcia si deve superare il regime massimo.

Distribuzione
Desmodromica *a quattro valvole per cilindro comandate da otto bilancieri (quattro di apertura e quattro di chiusura) e da due alberi distribuzione in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, puleggie e cinghie dentate.*

Schema distribuzione desmodromica *(fig. 44)*
1) Bilanciere di apertura (o superiore);
2) registro bilanciere superiore;
3) registro bilanciere di chiusura (o inferiore);
4) molla richiamo bilanciere inferiore;
5) bilanciere di chiusura (o inferiore);
6) albero distribuzione;
7) valvola.

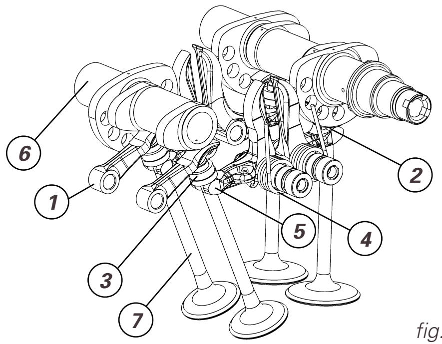


fig. 44

I

Candele d'accensione
Marca:
CHAMPION
Tipo:
RG 4 HC.

Prestazioni
La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite (vedi Libretto di Garanzia).
Velocità massima:
oltre 270 Km/h.

Freni

Anteriore
A doppio disco semi-flottante forato.
Materiale:
acciaio.
Diametro disco:
320 mm.
Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.
Superficie frenante:
79 cm^2.
Pinze freno a pistoni differenziati.
Marca:
BREMBO
Tipo:
34 - 4 pistoni.
Materiale attrito:
TOSHIBA TT 2172.
Tipo pompa:
PSC 15.

Posteriore
A disco fisso forato, in acciaio.
Diametro disco:
220 mm.
Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.
Superficie frenante:
25 cm^2.
Marca:
BREMBO
Tipo:
32 - 2 pistoni
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF.
Tipo pompa:
PS 11.

Attenzione
Il liquido impiegato nell'impianto frenante è corrosivo. Nel caso di un accidentale contatto con gli occhi o la pelle lavare abbondantemente con acqua corrente la parte interessata.

I

Trasmissione

Frizione a secco comandata mediante leva sul lato sinistro del semimanubrio.
Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.
Rapporto:
32/59.
Cambio a 6 rapporti con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.
Rapporto pignone/corona:
15/36.
Rapporti totali:
1ª 15/37.
2ª 17/30.
3ª 20/28.
4ª 22/26.
5ª 23/24.
6ª 24/23.

Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:
Marca:
DID
Tipo:
525 HV.
Dimensioni:
5/8"x5/16".
n° maglie:
94.

Importante
I rapporti indicati sono quelli omologati e non possono essere cambiati.

Se si desidera adattare il motociclo per percorsi speciali o gare, la Ducati Motor Holding S.p.A. è a disposizione per indicare dei rapporti diversi da quelli di serie; rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.

Attenzione
Dovendo sostituire la corona posteriore, rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata. Una sostituzione imperfetta di questo componente può compromettere gravemente la tua sicurezza e provocare danni irreparabili al motociclo.

Telaio
Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi di acciaio ad alta resistenza.
Angolo di sterzata (per lato):
27°

Per utilizzare al meglio il motociclo su pista è prevista la possibilità di modificare l'angolo d'inclinazione del cannotto di sterzo (vedi pag. 45).

La geometria di sterzo per uso stradale STANDARD è :
Angolo cannotto:
24°30'
Avancorsa:
97 mm.

Per uso su pista la geometria può essere modificata, per adeguare il mezzo alle caratteristiche del circuito, come segue:
Angolo cannotto:
23° 30'
Avancorsa:
91 mm.

Note
Con il cannotto regolato sui 23° 30' viene a mancare la funzionalità del bloccasterzo.

Ruote
Cerchi in lega leggera a cinque razze.

Anteriore
Dimensioni:
3.50x17" .

Posteriore
Dimensioni:
5.50x17" .
La ruota anteriore è a perno sfilabile.
La ruota posteriore è fissata a sbalzo al mozzo porta corona mediante un dado e molletta di sicurezza. Questo sistema consente una rapida sostituzione.

Pneumatici

Anteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
120/70-ZR17.

Posteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
190/50-ZR17.

I

Sospensioni

Anteriore

A forcella oleodinamica a steli rovesciati dotata di sistema di regolazione esterna del freno idraulico in estensione e compressione e del precarico delle molle interne agli steli.
Diametro tubi portanti:
43 mm.
Corsa sull'asse steli:
120 mm.

Posteriore

Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilancere tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore.
L'ammortizzatore, regolabile in estensione, in compressione e nel precarico della molla, è fulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante monobraccio in lega leggera. Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il telaio e per il motore.

Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.
Corsa:
71 mm.
Escursione ruota:
130 mm.

Impianto elettrico

Formato dai seguenti particolari principali:
***proiettore anteriore** composto da:*
*unità anabbagliante poliellissoidale a condensatore **12V-55W;***
unità abbagliante 12V-55W;
luce di posizione** con due lampade da **12V-5W.
Cruscotto**, lampade spia **12V-1,2W** e lampade illuminazione strumento **12V-2W.
***Comandi elettrici** sui semimanubri.*
Indicatori direzione**, lampade **12V-10W.
Avvisatore acustico.
Interruttori luci arresto.
Batteria, 12V-10 Ah.
Alternatore 12V-520W.
***Regolatore elettronico**, protetto con fusibile da **40 A** posto a lato della batteria.*
Motorino avviamento, 12V-0,7 kW.
Fanale posteriore**, lampada a doppio filamento **12V-5/21W** per segnalazione arresto e **luce posizione;
lampada 12V-5W per illuminazione targa.

Note
Per la sostituzione delle lampade vedi pag.47 paragrafo "Sostituzione lampade luci".

Fusibili
La scatola porta fusibili principale (fig. 45.1) è posizionata sul lato destro del telaio. I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione, sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio.

Il fusibile posto a lato della batteria (fig. 45.2) protegge il regolatore elettronico. Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il cappuccio di protezione (2).

Un fusibile fulminato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (3, fig. 45.3).

Importante
*Per evitare possibili corto circuiti eseguire la sostituzione del fusibile con chiave d'accensione in posizione **OFF**.*

Attenzione
Non usare mai un fusibile con caratteristiche diverse da quelle prescritte. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.

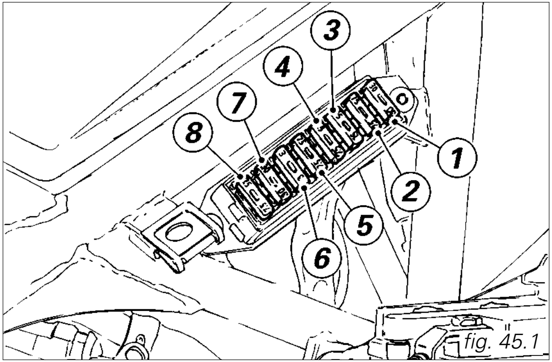


fig. 45.1

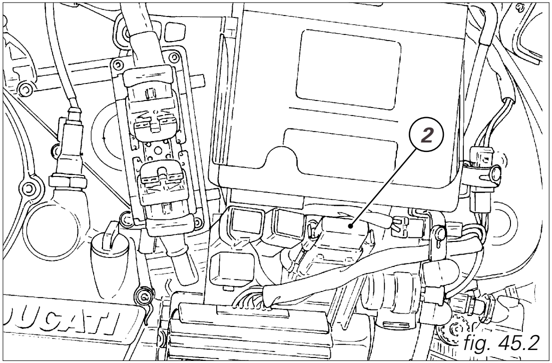


fig. 45.2

I

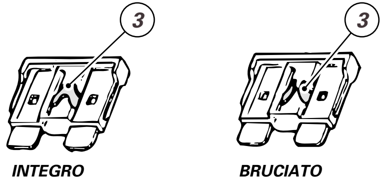


fig. 45.3

Legenda schema impianto elettrico/iniezione

1) Commutatore destro.
2) Commutatore chiave.
3) Relè accensione.
4) Scatola fusibili.
5) Intermittenza.
6) Sensore temperatura acqua.
7) Elettroventola destra.
8) Motorino avviamento.
9) Teleruttore avviamento.
10) Batteria.
11) Fusibile regolatore.
12) Regolatore.
13) Alternatore.
14) Indicatore direzione posteriore destro.
15) Fanale posteriore.
16) Luce targa.
17) Indicatore direzione posteriore sinistro.
18) Serbatoio carburante.
19) Connessione autodiagnosi.
20) Relé iniezione.
21) Bobina cilindro orizzontale.
22) Bobina cilindro verticale.
23) Candela cilindro orizzontale.
24) Candela cilindro verticale.
25) Iniettore cilindro orizzontale.
26) Iniettore cilindro verticale.
27) Potenziometro farfalla.
28) Sensori giri/fase.
29) Sensore temperatura acqua.
30) Interruttore cavalletto laterale.
31) Unità accensione/iniezione.
32) Elettroventola sinistra.
33) Interruttore folle.
34) Interruttore pressione olio.
35) Interruttore stop posteriore.
36) Interruttore stop anteriore.
37) Commutatore sinistro.
38) Sensore temperatura aria/pressione.
39) Strumentazione.
40) Indicatore direzione anteriore sinistro.
41) Claxon.
42) Relè luci abbaglianti.
43) Proiettore.
44) Indicatore direzione anteriore destro.

Legenda colore cavi
W-Y *Bianco-Giallo*
P *Rosa*
Y-G *Giallo-Verde*
G *Verde*
R-G *Rosso-Verde*
W-R *Bianco-Rosso*
W *Bianco*
V-Bk *Viola-Nero*
Y *Giallo*
W-G *Bianco-Verde*
Bn *Marrone*
G-W *Verde-Bianco*
W-Bk *Bianco-Nero*
R-Bk *Rosso-Nero*
R-B *Rosso-Blu*
GR-R *Grigio-Rosso*
R *Rosso*
W-Bn *Bianco-Marrone*
O *Arancio*
Bn-W *Marrone-Bianco*
Y-Bk *Giallo-Nero*
Gr *Grigio*
B-Bk *Blu -Nero*
Lb *Azzurro*
Bk *Nero*
V-W *Viola-Bianco*
Y-B *Giallo-Blu*
Bn-G *Marrone-Verde*
G-Gr *Verde-Grigio*
O-G *Arancio-Verde*
Gr-Y *Grigio-Giallo*
Gr-B *Grigio-Blu*
O-B *Arancio-Blu*

Legenda scatola fusibili *(4)*

Pos.	*Utilizzatori*	*Val.*
1-9	*Generale*	*30 A*
2-10	*Pompa carburante, iniettori, bobine*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*7,5 A*
4-12	*Alimentazione centralina*	*3 A*
5-13	*Luci abbaglianti e anabbaglianti*	*15 A*
6-14	*Indicatori direzione, spie, luci posizione e cruscotto*	*10 A*
7-15	*Stop - claxon*	*7,5 A*
8-16	*Elettroventola raffreddamento*	*7,5 A*

Note
Lo schema dell’impianto elettrico si trova alla fine del libretto.

PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE

km	Nome Ducati Service	Chilometraggio	Data
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

Owner's manual

E

DUCATI 998S

E

Hearty welcome among Ducati fans! Please accept our best compliments for choosing a Ducati motorcycle. We think you will ride your Ducati motorcycle for long journeys as well as short daily trips. Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth and enjoyable riding.
We are steadily doing our best to improve our "Technical Assistance" service. For this reason, we recommend you to strictly follow the indications given in this manual, especially for motorcycle running-in. In this way, your Ducati motorbike will surely give you unforgettable emotions.
For any servicing or suggestions you might need, please contact our authorized service centres.

Enjoy your ride!

Note
Ducati Motor Holding S.p.A. declines any liability whatsoever for any mistakes incurred in drawing up this manual. The information contained herein is valid at the time of going to print. Ducati Motor Holding S.p.A. reserves the right to make any changes required by the future development of the above-mentioned products.

E

For your safety, as well as to preserve the warranty, reliability and worth of your motorcycle, use original Ducati spare parts only.

Warning
This manual forms an integral part of the motorcycle and - if the motorcycle is resold - must always be handed over to the new owner.

TABLE OF CONTENTS

E

GENERAL

E

Warranty

In your own interest, and in order to guarantee product reliability, you are strongly advised to refer to a Ducati Dealer or Authorized Workshop for any servicing requiring particular technical expertise. Our highly skilled staff have access to the implements required to perform any servicing job at best, using Ducati original spare parts only as the best guarantee for full interchangeability, smooth running and long life.

All Ducati motorcycles come with a "Warranty Card". However, warranty does not apply to the motorcycles used in competitions. No motorcycle part may be tampered with, altered, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, or the warranty will be automatically invalidated.

Symbols

Ducati Motor Holding S.p.A. advises you to read this manual carefully so as to become familiar with your motorcycle. In case of any doubts, please call a Ducati Dealer or Authorized Workshop. The information contained herein will prove useful on your trips - and Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth, enjoyable riding - and will help you keep the performance of your motorcycle unchanged for a long time.

Warning
Failure to comply with these instructions may put you at risk and lead to severe injury or death.

Important
Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.

Note
Additional information concerning the job being carried out.

The terms ***right*** *and* ***left*** *are referred to the motorcycle viewed from the riding position.*

Useful information for safe riding

⚠ ***Warning***
Read this section before riding your motorcycle.

Accidents are frequently due to inexperience. Always make sure you have your licence with you when riding; you need a valid licence to be entitled to ride your motorcycle.
Do not lend your motorcycle to inexperienced riders or who do not hold a valid licence.
The rider must ***always*** *wear a safety helmet.*
Wear proper clothing, with no loose items or accessories that may become tangled in the controls or limit your zone of vision.
Never start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.
The rider should keep his feet on the footpegs when the motorcycle is in motion.
Always *hold the handlebars firmly with both hands so you will be ready for sudden changes of direction or in the road surface.*
Ride within the law and observe national and local rules.
Always respect speed limits where these are posted. However, ***always*** *adjust your speed to the visibility, road and traffic conditions you are riding in.*
Always *signal your intention to turn or pull to the next lane in good time using the suitable turn indicators.*
Be sure you are clearly visible and do not ride within the blind spot of vehicles ahead.
Be very careful when tackling road junctions, or when riding in the areas near exits from private grounds, car parks or on slip roads to access motorways.
Always *turn off the engine when refueling. Be extremely careful not to spill fuel on the engine or on the exhaust pipe when refueling.*
Do not smoke when refueling.
While refueling, you may inhale noxious fuel vapors. Should any fuel drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.
Always *remove the key when you leave your motorcycle unattended.*
The engine, exhaust pipes and mufflers stay hot for a long time.
Park your motorcycle where no one is likely to hit it and use the side stand.
Never park on uneven or soft ground or your motorcycle may fall over.

Carrying the maximum load allowed

Your motorcycle is designed for long-distance riding, carrying the maximum load allowed in full safety.
Even weight distribution is critical to preserving safety features and avoiding trouble when performing sudden manoeuvres or riding on bumpy roads.

Information about carrying capacity

The total weight of the motorcycle in running order including rider, luggage and additional accessories should not exceed 310 Kg.

Arrange your luggage or heavy accessories in the lowest possible position and close to motorcycle centre.
Be sure to secure the luggage to the supports provided on the motorcycle as firmly as possible. Improperly secured luggage may affect stability.
Never fix bulky or heavy objects to the handlebar or to the front mud guard as this would affect stability and cause danger.
Do not insert any objects you may need to carry into the gaps of the frame as these may foul moving parts.
Make sure the tyres are inflated to the proper pressure indicated at page 52 and that they are in good condition.

Important

For assembling the racing kit contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop. The motorcycle equipped with this racing kit is not suitable for road use and can be used on racing track only.

Identification data

All Ducati motorcycles have two identification numbers, for frame (fig. 1.1) and engine (fig. 1.2).

Frame number

Engine number

Note

These numbers identify the motorcycle model and are required when ordering spare parts.

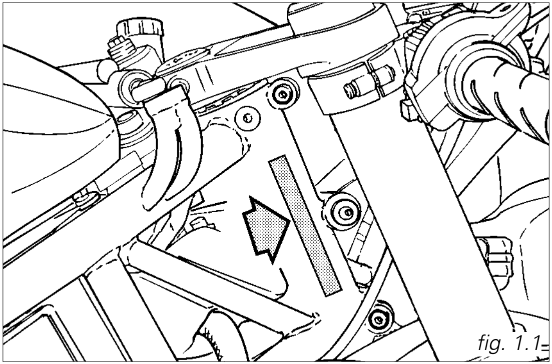


fig. 1.1

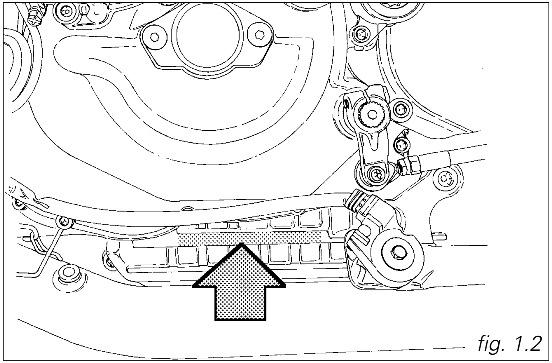


fig. 1.2

E

Warning
This section details the position and function of all the controls you need to drive your motorcycle. Be sure to read this information carefully before you use the controls.

Position of motorcycle controls (fig. 2)

1) Instrument panel.
2) Key-operated ignition switch and steering lock.
3) Left switch.
4) Clutch lever.
5) Starter lever.
6) Right switch.
7) Throttle twistgrip.
8) Front brake lever.
9) Gear change pedal.
10) Rear brake pedal.

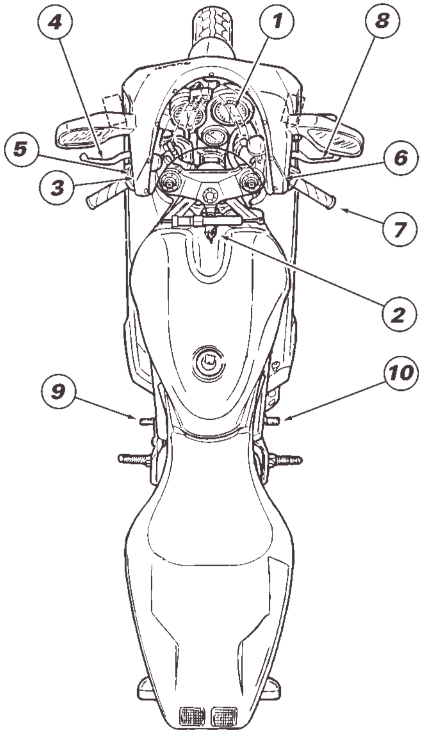


fig. 2

Instrument panel *(fig. 3)*

1) ***Speedometer*** *(km/h or mph).*
Gives road speed.
a) ***Odometer*** *(km or miles).*
Gives total distance covered.
b) ***Trip meter*** *(km or miles).*
Gives distance covered since last resetting.
c) Trip meter ***resetting knob.***
Turn to reset trip meter to "0000".
2) ***Engine revolution meter*** *(rpm)*
Indicates engine rpm.
3) ***Green light N.***
Comes on when gearbox is in neutral.
4) ***Yellow light*** ⛽ *.*
Comes on when there are about 4 liters (1.05 US Gall.) fuel left in the tank.
5) ***Green light*** ⇦⇨*.*
Comes on and flashes when a turn indicator is on.
6) ***Red light*** *(oil symbol).*
Comes on when engine oil pressure is too low. It briefly comes on when the ignition is switched to ***ON*** *and normally goes out a few seconds after engine starts. It may shortly come on when the engine is hot, however, it should go out as the engine revs up.*

Important
If this light (6) stays on, stop the engine or it may suffer severe damage.

7) ***Blue light*** *(high beam symbol).*
Comes on when right high beam is on.

8) ***Water temperature indicator*** *(temperature symbol).*
Indicates engine coolant temperature.

Important
Stop riding if the temperature reaches the max. value, otherwise the engine might damage.

When parking light is on, the instrument panel is lighted.

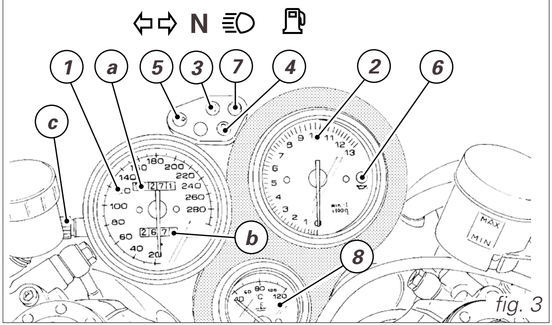


fig. 3

Keys *(fig. 4)*
Your Ducati was delivered with two universal keys for ignition, steering lock and seat catch and a key identification plate (1).

Note
Separate the two keys and keep the identification plate in a safe place.

Key-operated ignition switch and steering lock *(fig. 5)*
It is located in front of the fuel tank and has four positions:
A) ***ON****: lights and engine enabled;*
B) ***OFF****: lights and engine disabled;*
C) ***LOCK****: steering locked;*
D) ***P****: parking light and steering lock.*

Warning
This vehicle is equipped with an energy-saving CPU. If the key stays ON for a long period but the ignition button is not pressed within 15 seconds, the CPU will stop operating to avoid current absorption. Move the key to ***OFF*** *and then to* ***ON*** *again.*

Note
To move the key to the last two positions, press it down before turning it. Switching to (B), (C) and (D), you will be able to take the key out.

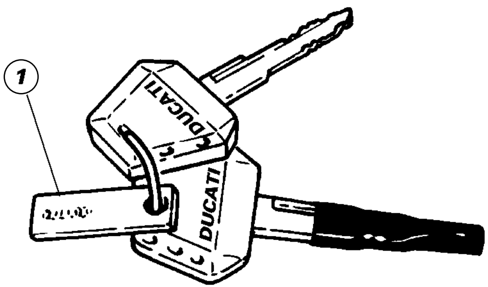


fig. 4

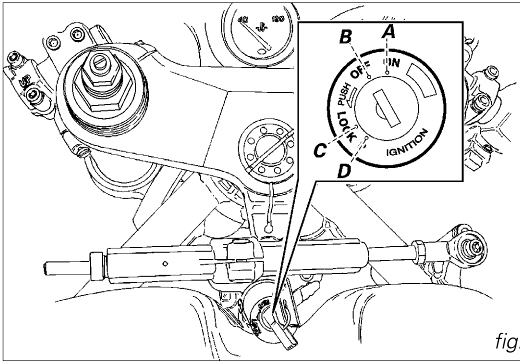


fig. 5

Left switch *(fig. 6)*
1) ***Switch,*** *light switch, 3 positions:*
Down **O** *= light off;*
Centre = front and rear parking light, number plate light and panel lights on;
Up = headlamp, front and rear parking light, number plate light and panel lights on.

Note
This device is not fitted on the Australia and Japan versions.

2) ***Dip switch****, light dip switch, two positions:*
position = low beam on;
position = high beam on.

3) ***Switch*** *= 3-position turn indicator:*
centre position = off;
position = left turn;
position = right turn.
To cancel turn indicators, return switch to central position and push in.

4) ***Button*** *= warning horn.*

5) ***Button*** *= high-beam flasher.*

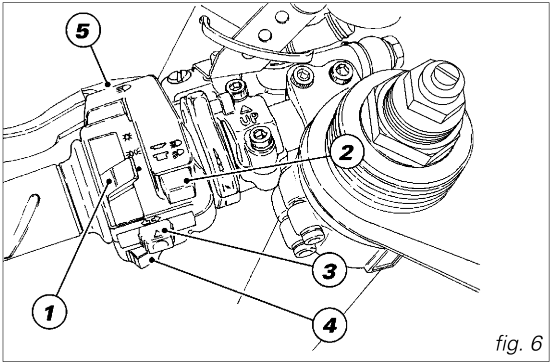


fig. 6

E

Clutch lever *(fig. 7)*

Lever (1) disengages the clutch. The clutch lever is provided with a dial adjuster (2) for lever distance adjustment from the twistgrip on handlebar.
To set lever distance, push lever fully forward and turn the dial adjuster (2) to one of its four positions. Remember that position no. 1 gives maximum distance between lever and twistgrip, whereas lever and twistgrip are closest when adjuster is set to position no. 4.
When you operate lever (1), you will disengage the engine from the gearbox and therefore from the driving wheel. Using the clutch properly is essential to smooth riding, especially when moving off.

Warning
Set clutch lever when motorcycle is stopped.

Important
Using the clutch properly will avoid damage to transmission parts and spare the engine.

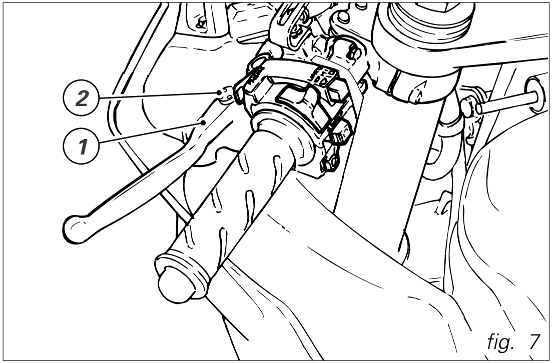


fig. 7

E

Starter lever *(fig. 8)*

The starter lever (1) is used to start the engine from cold and to increase the engine idle rotation speed after starting. Control positions:
A - (vertical) Control not activated
B - Control fully activated
The lever may also be placed on intermediate positions to match the progressive engine warming up (see page 31).

Important
Never use this device when the engine is warm. Do not run with the starter control on.

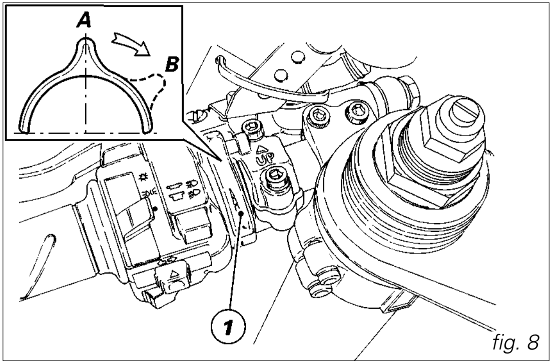


fig. 8

E

Right switch *(fig. 9)*
G) Switch for ***ENGINE STOP****, two positions:*
*position ∩ (****RUN****) = run.*
*position ⊠ (****OFF****) = stop.*

Warning
This switch is mainly intended for use in emergency cases when you need to stop the engine quickly. After stopping the engine, return the switch to the ∩ position to enable starting.

Important
Stopping the engine using switch (1) after riding with the lights on and leaving the ignition key in the ***ON*** *position, may run the battery flat as the lights will remain on.*

2) Button = engine start

Throttle twistgrip *(fig. 9)*
The twistgrip (3) on the right handlebar opens the throttles. When released, it will spring back to the initial position (idling speed).

Front brake lever *(fig. 9)*
Pull in the lever (4) towards the twistgrip to operate the front brake. The system is hydraulically operated and you just need to pull the lever gently.
The brake lever is provided with a dial adjuster (5) for lever distance adjustment from twistgrip on handlebar.

Warning
Please read the instructions on page 33 before using these controls.

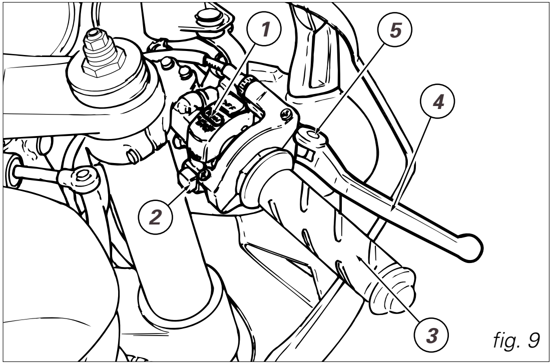


fig. 9

Rear brake pedal *(fig. 10)*
Push down on the pedal (1) with your foot to operate the rear brake.
The system is hydraulically operated.

Gear change pedal *(fig. 11)*
The gear change pedal is at rest when in the central position ***N****, is moved up and down to change gears and then returns to the central position.*
down = push down on the pedal to engage 1st gear and to shift down. The ***N*** *light will go out.*
up = lift the pedal to engage the 2nd gear and then the 3rd, 4th, 5th and 6th gear. Each time you move the pedal you will engage the next gear.

E

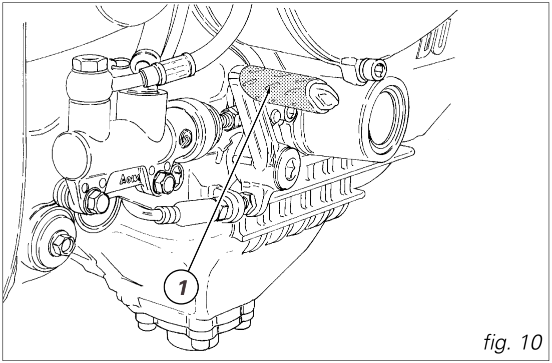


fig. 10

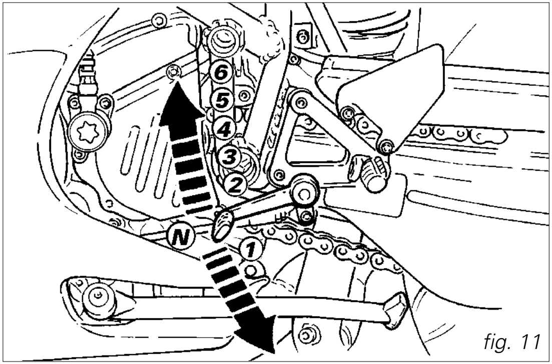


fig. 11

Adjustment of gear change and rear brake pedals

Gear change and rear brake pedals can be set in a preferred position relative to footpegs to better suit the riding style of every rider.

To set the gear change pedal, lock linkage (1) and loosen check nuts (2) and (3).

E

Note
Nut (2) has a left-hand thread.

Apply an open-end wrench to the hexagon portion of linkage (1) and rotate linkage until the gear change pedal is in the desired position.
Tighten both check nuts until they contact linkage.

To set the rear brake pedal:
loosen check nut (4).
Turn travel adjuster (5) until pedal is in the desired position.
Tighten check nut (4).
Work the pedal by hand to make sure it has about 1.5 ÷ 2 mm free play before brake is actuated.
If not so, set master cyilinder rod length as follows:
loosen the check nut (6) on the rod.
Tighten rod into fork (7) to increase free play or loosen it to decrease play.
Tighten the check nut (6) and check play again.

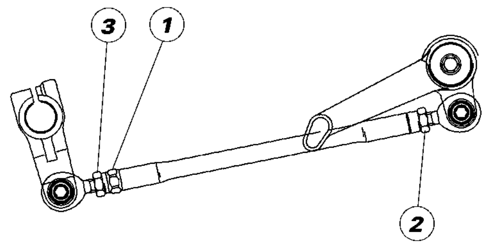


fig. 11.2

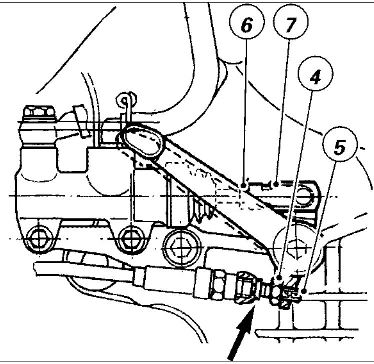


fig. 11.3

MAIN COMPONENTS AND DEVICES

Location *(fig. 12)*
1) Tank filler plug.
2) Seat catch.
3) Side stand.
4) Hook for helmet fastening cable.
5) Steering damper.
6) Rear view mirrors.
7) Front fork adjusters.
8) Rear shock absorber adjusters.
9) Motorcycle track alignment linkage.

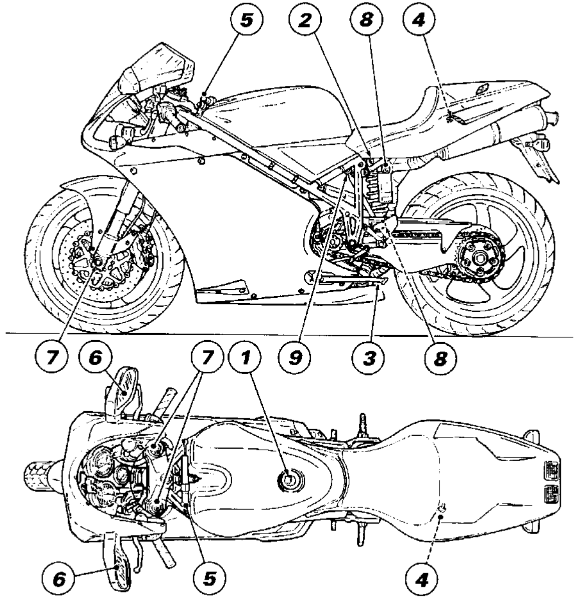


fig. 12

E

Tank filler plug *(fig. 13)*

Opening
Lift the protection lid (1) and fit the ignition key into the lock. Turn the key clockwise 1/4 turn to unlock.
Lift the plug.

Closing
Refit the plug with the key in it and push it down into its seat. Turn the key anticlockwise to its initial position and take it out. Close the lock protection lid (1).

E

Note
The plug can only be closed with the key in.

Warning
Always make sure you have properly refitted (see page 34) and closed the plug after each refueling.

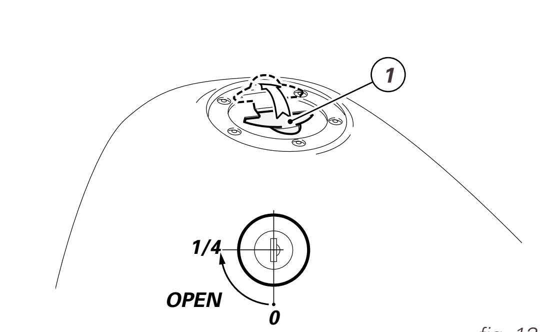


fig. 13

Seat catch and helmet hook

Opening *(fig. 14.1)*
Fit the ignition key into the lock (1) and turn the key clockwise.
Pull gently the tail guard (2) outwards and lift it until it rests onto the fuel tank.
On the rear end of the compartment underneath the seat, there is the helmet fastening cable. Insert the cable (A) into the helmet and insert the ends of the cable into the hook. Leave the helmet hanging outside (fig. 14.2) and refit the seat.

Warning
This system is intended to lock your helmet safely when you park your motorcycle. Never leave the helmet hanging from the hook when riding or it may get in the way and make you lose control of the motorcycle.
Inserting the cable under the subframe from the left side will enable you to lock the seat.
With the cable in any other position, the seat will not lock properly.

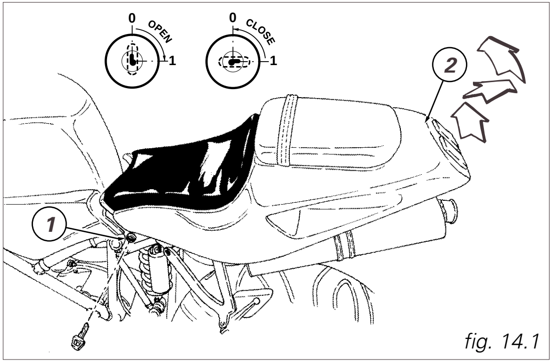


fig. 14.1

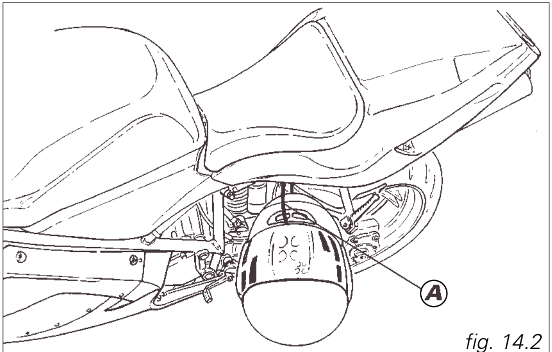


fig. 14.2

E

E

Closing
Monoposto *(fig. 14.3)*
Arrange all parts properly inside the compartment under the seat.
Lower the tail guard to its horizontal position. Press on the rear end (2) of the seat until you hear the catch click.
Pull the tail guard gently up to make sure it is firmly secured to the frame.

Biposto *(fig. 14.4)*
Pull gently the tail guard outwards and lower it to its horizontal position. Press on the passenger pillion to allow the clips (3) – integral with the fairing - to catch the pins (4) – integral with the frame, until you hear the catch click.
Pull the tail guard gently up to make sure it is firmly secured to the frame.

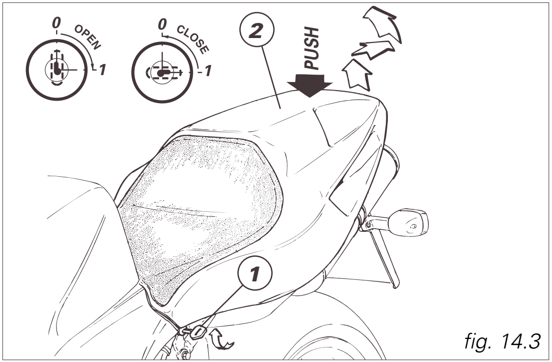


fig. 14.3

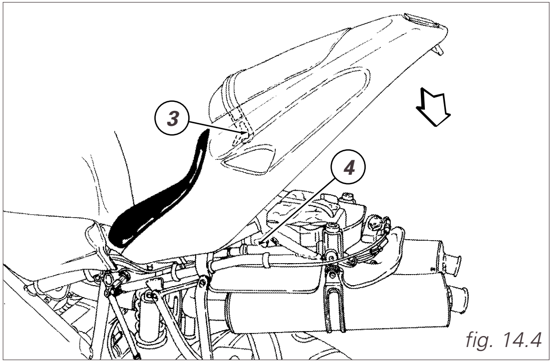


fig. 14.4

Side stand *(fig. 15)*

Important
Before lowering the side stand, make sure that the bearing surface is hard and flat.

Do not park on soft or pebbled ground or on asphalt melt by the sun heat and similar or the motorcycle may fall over.
When parking in downhill road tracts, always park the motorcycle with its rear wheel facing downhill.
To pull down the side stand, hold the motorcycle handlebars with both hands and push down on the thrust arm (1) with your foot until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the side stand is resting on the ground.

Important
Do not sit on the motorcycle when it is supported on the side stand.

To move the side stand to its rest position (horizontal position), tilt the motorcycle to the right and, at the same time, lift the thrust arm (1) with your foot.

Note
Check for proper operation of the stand mechanism (two springs, one into the other) and the safety sensor (2) at regular intervals.

Warning
The motorcycle can be started only if the side stand is up as its safety device prevents engine start when the stand is down.

E

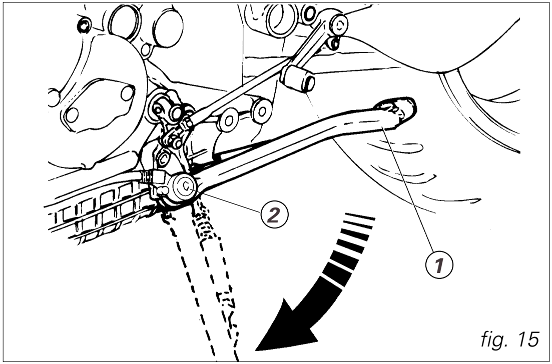


fig. 15

Steering damper *(fig. 16)*
The steering damper is before the tank and is secured to the frame and the steering head.
It gives improved steering accuracy and stability, thus also improving motorcycle road behavior under any riding conditions.
Turn the knob (1) clockwise for a harder setting (2), counter clockwise for a softer setting (3).
A click identifies the different settings.

E

Warning
Never attempt to set knob (1) while riding, or you may lose control of the motorcycle.

Important
In case the steering damper position is changed, the steering damper must be adjusted (see page 45).

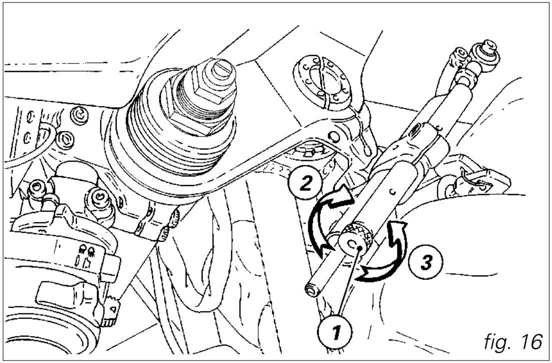


fig. 16

Front fork adjusters

The front fork has rebound and compression damping adjusters.

This adjustment is done using the outer adjusters:
1) (fig. 17.1) to adjust rebound damping;
2) (fig. 17.1) to adjust inner springs preload;
3) (fig. 17.2) to adjust compression damping.

Put and secure the motorcycle in vertical position.
Turn the adjuster (1) on fork leg top with a 3-mm Allen wrench to adjust rebound damping.
To reach the adjuster (3), insert a 3-mm Allen wrench into the hole as shown in fig. 17.2.
As you turn the adjusting screws (1 and 3), you will hear them click. Each click identifies a setting. Turn the screw all the way in to set the hardest damping (position 0). This will be your starting point. Now turn the screw anticlockwise and listen for the clicks that identify setting positions no. "1", "2" and so on.

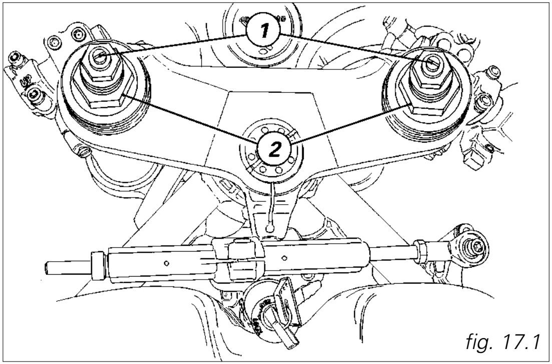


fig. 17.1

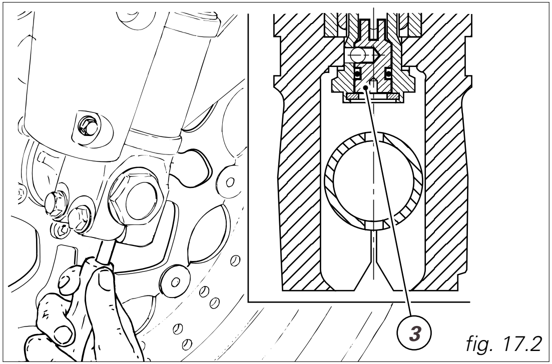


fig. 17.2

E

STANDARD factory setting is as follows:
compression: 10 clicks;
rebound: 12 clicks.

Max. setting for softest damping adjustment is 24 clicks for rebound and 28 clicks for compression.
To change the preload of the spring inside each fork leg, turn the hex. adjusting nut (2) with a 22-mm hexagon wrench.
Factory setting is 10 mm.

E

Important
Adjust both fork legs to same settings.

Shock absorber adjusters *(fig. 18)*
The shock absorber has outer adjusters that enable you to adjust your motorcycle to the load.
The adjuster (1) located on the left side, on the connection holding the shock absorber to the swingarm, controls rebound damping.
The adjuster (2) on the shock absorber expansion reservoir controls compression damping.
Turn the adjusters (1 and 2) clockwise to increase damping, anticlockwise to reduce it.
STANDARD setting:
turn the adjusters (1 and 2) all the way in (clockwise) then slacken them 14 clicks.
Two ring nuts (3), located on the top section of the shock absorber are used to adjust the outer spring preload.
To change spring preload, slacken the upper ring nut.
*Then **tighten** or **slacken** the lower ring nut to **increase** or **decrease** spring preload as required.*

Warning
Use a specific pin wrench only to turn the preload adjusting nut. Be careful when turning the nut to avoid hurting your hand hitting motorcycle parts. The pin may slip out of the nut recess while carrying out such operation.

The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.

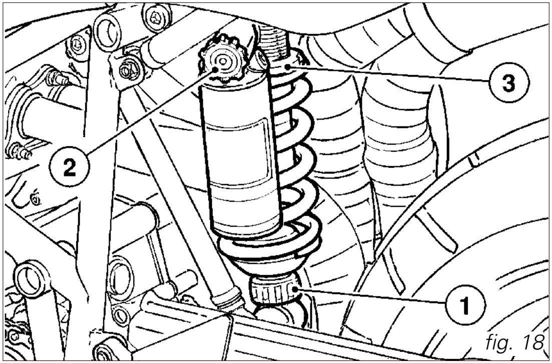


fig. 18

E

E

Changing motorcycle track alignment *(fig. 19.2)*
Motorcycle track alignment is the result of tests carried out under different riding conditions by our technical staff.
Modifying factory setting is a very delicate operation, which may lead to serious damages if carried out by unskilled people.
Before changing standard setting, measure the reference value (H, fig. 19.1).

The rider can modify track alignment according to his/her needs by changing working position of the rear shock absorber, increasing/decreasing the distance between the centers of linkage (2), loosening the nuts (3) of the ball joints (1).
When finished, tighten the nuts (3).

Note
Please note that the lower nut (3) has left threading.

Warning
Length of linkage (2), included between the two joint center lines (1), should not exceed 261 mm.

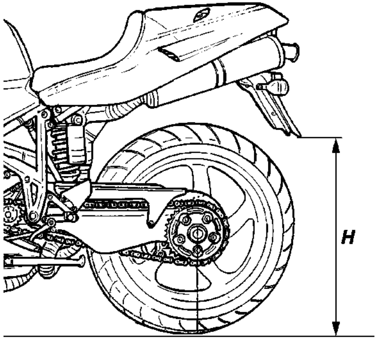


fig. 19.1

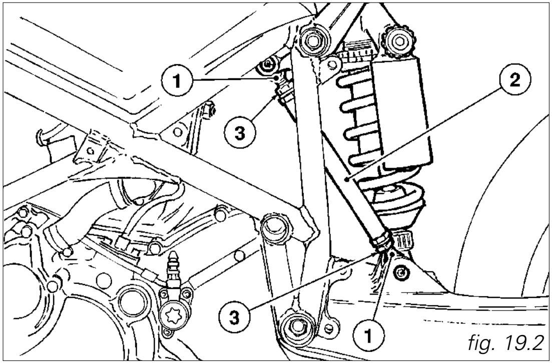


fig. 19.2

DIRECTIONS FOR USE

Running-in recommendations

Max. rotation speed *(fig. 20)*
Rotation speed for running-in period and during standard use (rpm):
1) up to 1000 km;
2) from 1000 to 2500 km;
3) after 2500 km.

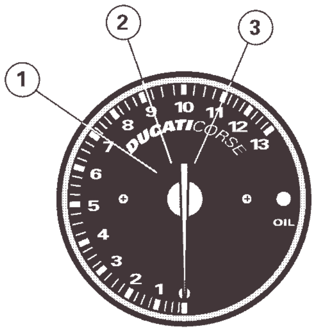


fig. 20

Up to 1000 km
During the first 1000 km, keep an eye on the revolution meter. The indicator must not exceed:
6500-7000 rpm.
During the first hours of riding, it is advisable to run the engine at varying load and rpm, though still within recommended limit.
To this end, roads with plenty of bends and even slightly hilly areas are ideal for a most efficient running-in of engine, brakes and suspensions.
For the first 100 km, use the brakes gently. Do not brake violently or keep brake applied for too long. This will enable a correct break-in of friction material on brake pads against brake discs.
For all mechanical moving parts of the motorcycle to adapt to one another and above all not to adversely affect the life of basic engine parts, it is advisable to avoid harsh accelerations and not to run the engine at high rpm for too long, especially uphill.
Furthermore, the drive chain should be inspected frequently. Lubricate and tighten it as required.

From 1000 to 2500 km
At this point, you can squeeze some more power out of your engine, being careful, however, never exceed:
9000 rpm until covering the running-in distance (2500 km). Following these recommendations strictly, will extend the life of your engine and reduce the likelihood of overhauls or tune-ups.

E

After 2500 km
After running-in, never exceed 11000 rpm during the motorcycle standard use.

Important
During the whole running-in period, the maintenance and service rules recommended in the warranty card should be observed carefully.
Failure to comply with these rules will release Ducati Motor Holding S.p.A.. from any liability whatsoever for resulting engine damage or shorter engine life.

E

Pre-ride checks

Warning
Failure to carry out these checks before riding, may lead to motorcycle damage and injury to rider.

Before riding, perform a thorough check-up on your bike as follows:
Fuel level in the tank
Check fuel level in the tank.
Fill tank if needed (page 34).
Engine oil level
Check oil level in the sump through the sight glass. Top up with recommended oil if needed (page 54).
Brake and clutch fluid
Check fluid level in the relevant reservoirs.
Coolant level
Check coolant level in the expansion reservoir. Top up if necessary (page 40).
Tyre condition
Check tyre pressure and condition (page 52).
Controls
Work the brake, clutch, throttle and gear change controls (levers, pedals and twistgrips) and check for proper operation.
Lights and indicators
Make sure lights, indicators and horn work properly. Replace any burnt-out bulbs (page 47).
Key-operated locks
Check that fuel filler plug and seat catch locks are closed firmly.
Stand
Make sure side stand operates smoothly and is in the correct position (page 23).

Warning
In case of malfunctioning, do not start the motorcycle and call a DUCATI Dealer or Authorized Workshop.

Starting the engine

Note
Follow the "High ambient temperature" procedure to start the engine when it is warm.

Warning
Before starting the engine, become familiar with the controls you will need to use when riding.

Regular ambient temperature
(10 to 35°C):
*1) Move the ignition key to **ON** (fig. 21.1). Make sure both the green light **N** and the red light [oil symbol] on the instrument panel come on.*

Important
The oil pressure light should go out a few seconds after the engine has started (page 11).
If the light stays on, stop the engine and check oil level. Never start the engine when oil pressure is too low.

Warning
The side stand must be fully up (in a horizontal position) as its safety sensor prevents engine start when down.

2) Move the starter lever (1) to (B) (fig. 21.2).
*3) Check that the stop switch (3, fig. 21.3) is positioned to ◯ (**RUN**), then press the ignition button (4).*
Let the engine start without using the throttle control.

Important
Never operate the electric start button more than 5 seconds at a time. If needed, allow 10 seconds before attempting to restart the engine.

4) Move the starter lever (1) to its vertical position (A) (fig. 21.2).

Important
Do not rev up the engine when it is cold. Allow some time for oil to warm up and reach all points that need lubricating.

High ambient temperature *(over 35°C):*
Follow the same procedure, however, do not use the button (1).

Cold ambient temperature *(below 10°C):*
Follow the procedure for "Regular ambient temperature", however allow 5 minutes for the engine to warm up.

E

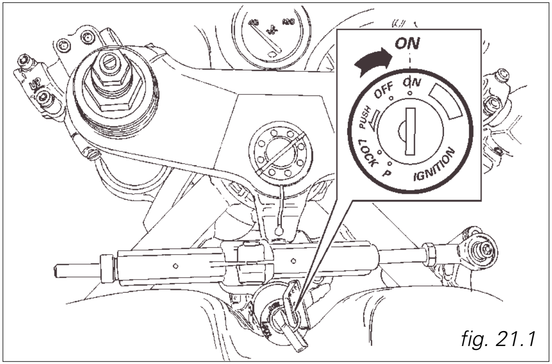


fig. 21.1

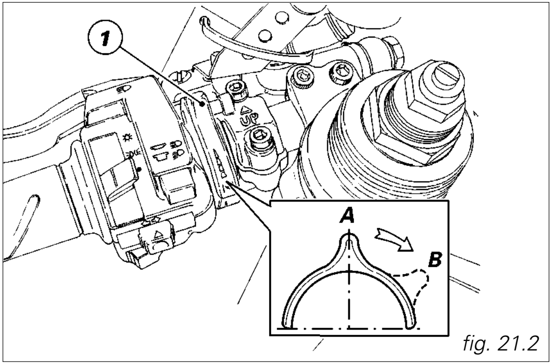


fig. 21.2

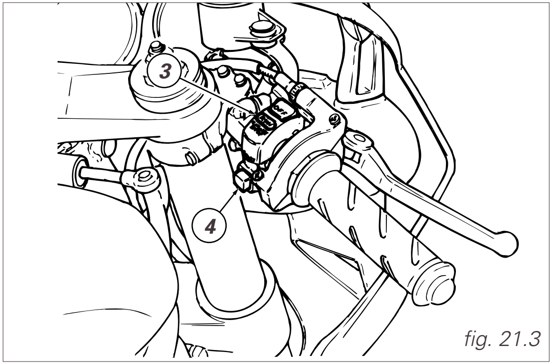


fig. 21.3

Moving off

1) Disengage the clutch squeezing the control lever.
2) Push down on gear change lever sharply with the tip of your foot to engage the first gear. Once released, the lever will spring back to its original position.
3) Speed up engine, by turning the throttle twistgrip and slightly releasing the clutch lever at the same time. The motorcycle will start moving off.
4) Let go of clutch lever and speed up.
5) To shift to second gear, close the throttle to slow down engine, disengage the clutch right away, lift the gear change lever and let go of clutch lever.
Repeat the same procedure to shift to 3rd, 4th, 5th and 6th.
To shift down, release the twistgrip, pull the clutch control lever, shortly speed up to help gears synchronize, shift down and release the clutch.
The controls should be used correctly and timely: when riding uphill do not hesitate to shift down as soon as the motorcycle tends to slow down, so you will avoid lugging the engine and stressing the motorcycle abnormally.

Important
Avoid harsh accelerations, as this may lead to carburettor flooding and transmission snatching. The clutch lever should not be pulled longer than necessary after gear is engaged, or friction parts may overheat and wear out.

Braking

Slow down in time, shift down to engine-brake first and then brake applying both brakes. Pull the clutch lever before stopping the motorcycle, to avoid sudden engine stop.

Warning
Use both brake lever and pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power.
Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and lose control of the motorcycle.
When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions. Any sudden manoeuvres may lead to loss of control.
When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking. Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and reduce braking power dangerously.
Underinflated tyres reduce braking efficiency and affect handling and road holding while turning.

E

Stopping the motorcycle

If you let go of the throttle twistgrip, the motorcycle will slow down gradually and smoothly. Then, shift down releasing the clutch, and finally change from first to neutral. Apply brakes and you will bring the motorcycle to a complete stop.
*To switch the engine off, simply turn the key to **OFF** (page 12).*

Important
*Never leave the key in the **ON** position when engine is stopped, or this will damage the electric components.*

Warning
Using padlocks or other locks designed to prevent motorcycle motion, such as brake disc locks, rear sprocket locks, and so on is dangerous and may impair motorcycle operation and affect the rider's safety.

Refueling (fig. 22.1)

Never overfill the tank when refueling. Fuel should never be touching the rim of filler recess.

Warning
Be sure there is no fuel trapped in the filler recess.

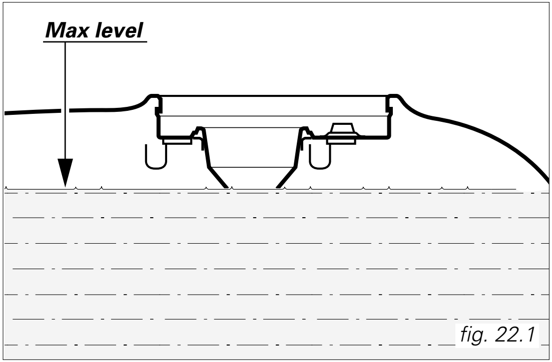


fig. 22.1

Parking

Stop and park the motorcycle on the side stand (see page 23).
To avoid theft, turn the handlebar fully left and block it by pushing in the ignition key and turning it to the ***LOCK*** *position (fig. 22.2).*
If you park in a garage or other facilities, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat or sparks.
You may leave the parking lights on by turning the key to position ***P*** *(fig. 22.2).*

Important

Do not leave the key turned to ***P*** *for long periods or the battery will run down. Never leave the ignition key in the switch when you are leaving your bike unattended.*

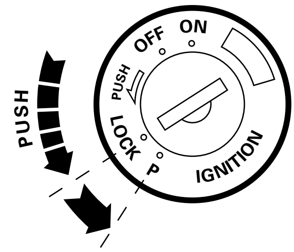


fig. 22.2

E

E

Tool kit and accessories *(fig. 23)*

The following elements are located in area (1) under the tail:

an Owner's manual;

a helmet fastening cable;

a tool bag for usual maintenance and checks.

To reach this compartment, the tail guard must be lifted by opening the catch (page 21).

The tool bag *(fig. 24)*

holds:

1) 14-mm box wrench;

2) 10/8/6/5/4-mm Allen wrench;

3) rear eccentric wrench;

4) front wheel spindle wrench;

5) extension for rear eccentric wrench;

6) box wrench for spark plugs;

7) tommy bar;

8) double-bit screwdriver;

9) helmet cable.

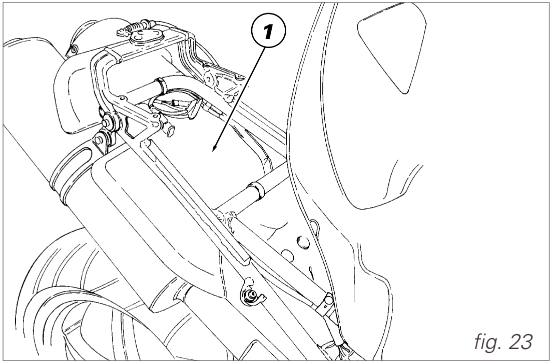


fig. 23

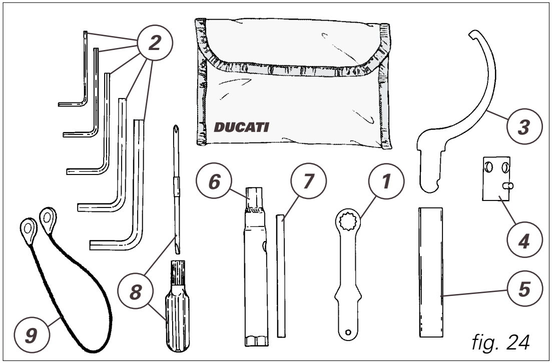


fig. 24

MAIN MAINTENANCE OPERATIONS

Removing the fairing

Some servicing operations need the motorcycle fairing to be removed.

Warning
Firmly secure all removed parts when refitting them, otherwise some of them might suddenly come off when riding and you may loose control of your motorcycle.

Important
At reassembly always fit nylon washers when tightening fastening screws, not to damage painted parts and Plexiglas headlamp fairing. Some fastening screws are of the self-tapping type; do not overtighten, otherwise treading might damage thus avoiding further use.

Side body panels *(fig. 25)*
To remove the body panels proceed as follows:
unscrew the three fasteners (1) placed under the fairing RH and LH side;
unscrew the four headlamp fairing fasteners (2);
unscrew the four frame fasteners (3).

E

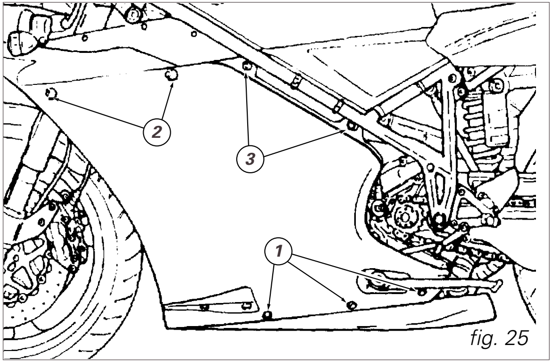


fig. 25

Headlamp fairing *(fig. 26.1)*
Undo the middle fastening screw (1) of the wing mirrors and remove them from the headlamp fairing supports. Undo the two fastening screws (2, fig. 26.2) of the headlight support and disconnect the four connectors (3) joining the two body panels together.

Important
At reassembly, apply "medium-strength threadlocker" onto the screw threading (1).

E

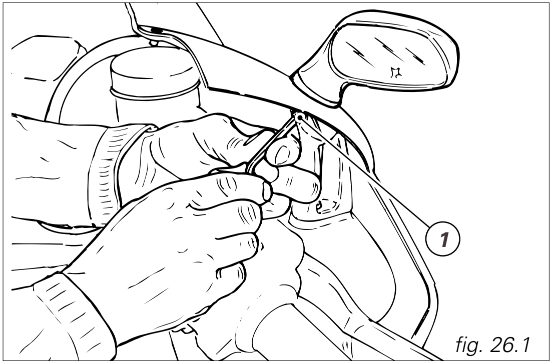


fig. 26.1

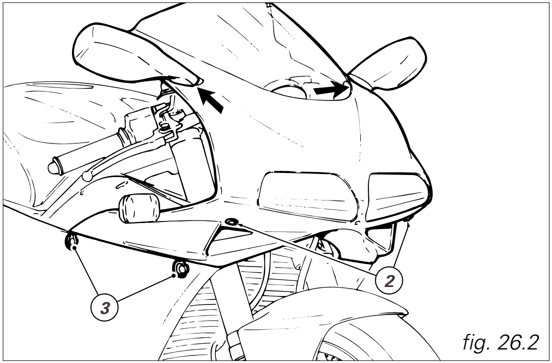


fig. 26.2

Cleaning and changing air filters *(fig. 27.1)*
Replace air filters at the required intervals shown in the routine maintenance chart (see the Warranty Booklet).
The air box is accessible after removing the body panels and the headlamp fairing (see page 37).
Undo the eight fastening screws of the outer cover (1, fig. 27.1). Remove the cover but leave it hanging from the turn indicator cable. Do not remove the reduction element (4) from its seat.
Remove the filter (2, fig. 27.2) from its seat on the inner cover (3).
Clean the filter cartridge with compressed air or fit a new one, if needed.

Important
A dirty filter will reduce air intake, increase fuel consumption, reduce engine power, and foul the spark plugs. Do not use the motorcycle without filter or suspended matters could get into the engine and cause damage.

Install the filter properly into its seat on the inner cover (fig. 27.2) and refit all the parts you have removed.

Important
If you are using the motorcycle on dusty or very wet roads, replace filter more frequently than recommended intervals (see the Warranty Booklet).

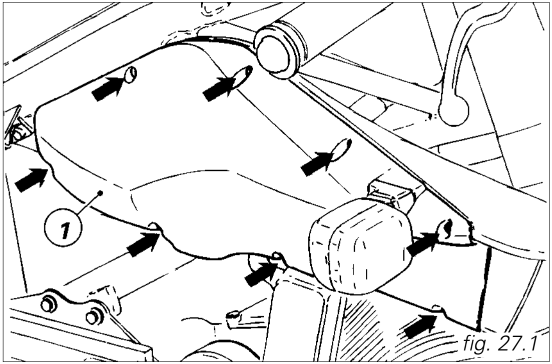


fig. 27.1

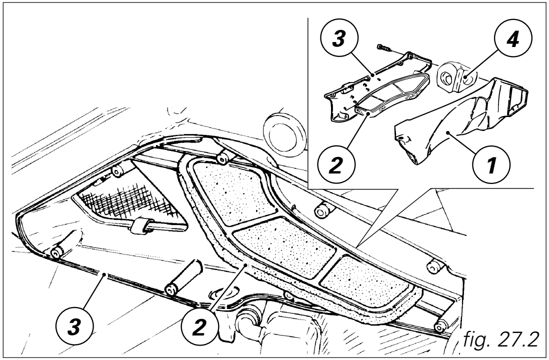


fig. 27.2

E

Checking the coolant level *(fig. 28.1)*
Check the coolant level in the expansion reservoir, on the LH side of the motorcycle.
The coolant level must be between the ***MAX*** *and* ***MIN*** *marks.*
Top up if the level is too low.
Remove the l.h. body panel and the fuel tank. Lift the tail guard and undo the rear screw (2, fig. 28.2). Remove the tank from its front clamping by pulling the tank backwards. Move it to the right leaving fuel tubing connected.
Unscrew the filler (1, fig. 28.1) and add a mixture consisting of water and antifreeze SHEEL Advance Coolant or Glycoshell (35-40% of the volume) up to ***MAX*** *mark.*

Refit the filler (1) and reassemble all removed parts. This mixture improves operating conditions (coolant will start freezing at –20°C).

Coolant circuit capacity: 3.5 cu dm (liters).

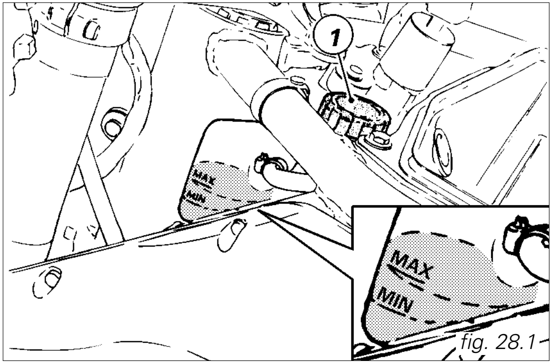


fig. 28.1

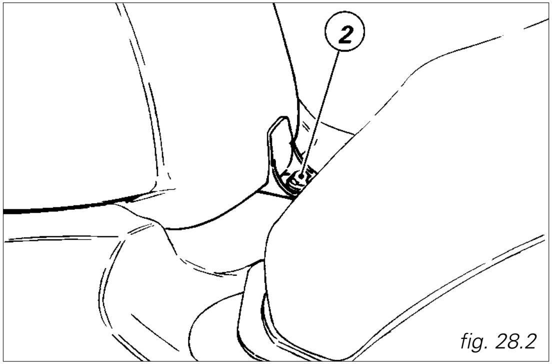


fig. 28.2

E

Checking brake and clutch fluid level

Fluid level should never fall below the **MIN** mark on each reservoir (fig. 29). If level drops below the limit, air might get into the circuit and affect the operation of the system involved.
Brake and clutch fluid must be topped up and changed at the intervals specified in the routine maintenance chart (see the Warranty Booklet) by a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Important
It is recommended all brake and clutch tubes be changed every four years.

Clutch system

If the control lever has exceeding play and the transmission snatches or jams as you try to engage a gear, it means that there is air in the circuit. Contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop to have the system inspected and air drained out.

Warning
Clutch fluid level in the reservoir tends to increase as the clutch plates friction material wears out. Do not exceed specified level (3 mm above minimum level).

Brake system

If you find exceeding play on brake lever or pedal and brake pads are still in good condition, contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop to have the system inspected and any air drained out of the circuit.

Warning
Do not spill any brake and clutch fluid on the paintwork or on plastic parts or they will damage.
Hydraulic oil is corrosive; it may cause damages and lead to severe injuries.
Never mix different quality oils.
Check seals for proper sealing.

E

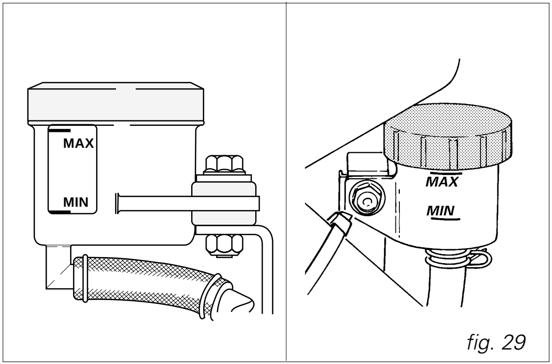


fig. 29

Checking brake pads for wear *(fig. 30)*
To facilitate inspection without removing the pads from the calipers, brake pads have a wear mark. If the grooves in the friction material are still visible, the pad is still in good condition.

Important
Have the brake pads replaced at a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

E

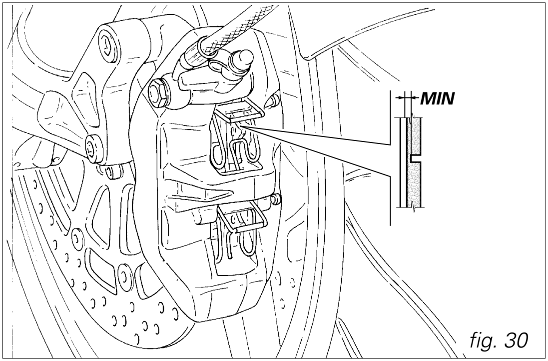


fig. 30

Lubricating cables and joints

The condition of the outer sheaths of the throttle and fast-idle cables should be checked at regular intervals. The sheaths should show no signs of squeezing or cracking.
Work the controls to make sure the cable slides smoothly inside the sheath: if you feel any friction or hard spots, have the cable replaced by a Ducati Dealer or Authorized Workshop.
To prevent these failures, smear the ends of the flexible cables with SHELL Advance Grease or Retinax LX2 at regular intervals.

For the throttle cable, it is best to open the device by unscrewing the two fastening screws (1, fig. 31) and then grease the cable ends and the pulley.

Warning
When refitting the cover, be sure to slide the cable onto the suitable pulley.

Refit the cover and tighten the screws (1).

To ensure smooth operation of the side stand joint, clean off any dirt and apply SHELL Alvania R3 at all points exposed to friction.

Throttle cable adjustment

The throttle twistgrip must have a free play of 1.5 - 2 mm measured at the edge of the twistgrip, at all positions of the handlebars. If it needs adjusting, use the suitable adjuster (2, fig. 31) provided on the throttle control.

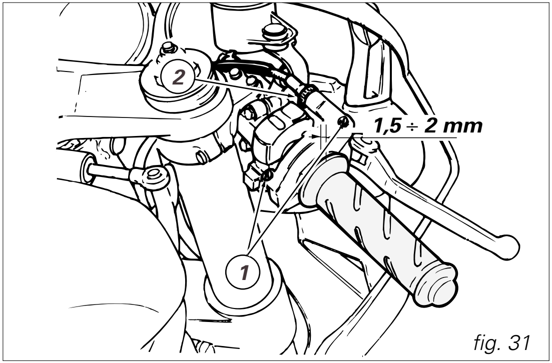


fig. 31

E

Charging the battery *(fig. 32)*
Before charging the battery, it is best to remove it from the motorcycle.
Remove the r.h. body panel (page 37), undo the screw (1) and remove the upper bracket.
*Always disconnect the black negative terminal (**-**) first, and then the red positive terminal (**+**).*

E

Warning
Batteries develop explosive gases: keep it away from heat sources and flames.

Charge the battery in a ventilated room.
*Connect the battery charger leads to the battery terminals - red to positive terminal (**+**), black to negative terminal (**-**).*

Important
Make sure the charger is off when you connect the battery to it, or you might get sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells.
Always connect the positive terminal (red) first (+).

Refit the battery on its mount and secure the top bracket with screw (1). Connect the terminals. Grease the terminal screws to improve conductivity.

Warning
Keep the battery out of the reach of children.

Charge the battery at 1A for 5-10 hours.

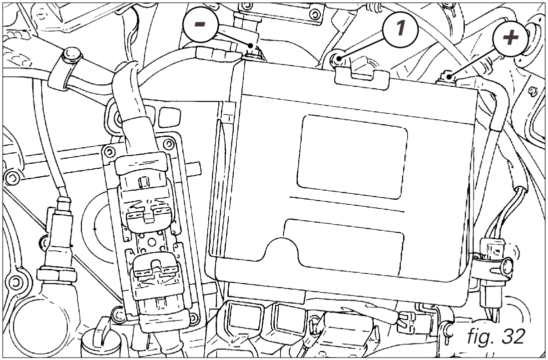


fig. 32

Adjusting headstock angle *(fig. 33.1)*
Loosen the two screws (1) on the frame r.h. side to adjust the headstock angle.
Fully unscrew the screw (2) and turn the headstock end (3) by 180° with a pin wrench.
Check that the hole on the eccentric is in line with the passing hole of the steering head. To this purpose an arrow indicating the phase is punched onto the eccentric (upper side).
Fully screw the screw (2). Grease the screw threadings (1) with SHELL Retinax HDX2 and tighten to 22 Nm.

Note
While performing the above, the handlebars should not be fully turned.

When finished, the steering damper must be repositioned. Undo the screw (4, fig. 33.2). Move the damper rod joint to the frame hole (5). Apply some medium-strength threadlocker and tighten the screw (4) previously removed.

Important
The steering lock can be used only if the headstock tube is positioned at 24° 30'.

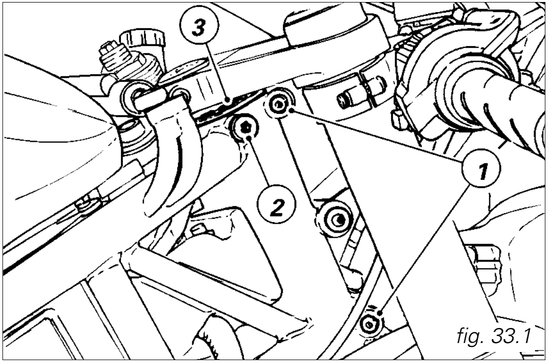


fig. 33.1

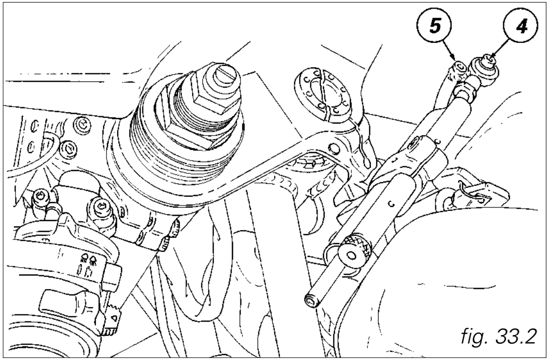


fig. 33.2

E

Chain tension inspection *(fig. 34)*

Slowly turn the rear wheel to find chain max. tensioning. With the motorcycle on the side stand, use your finger to push the chain upwards at swingarm center line. The chain lower section should have a play of 25 mm. If this is not the case, contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop for proper chain tensioning.

E

Warning
Correct tightening of the eccentric hub clamping screws is essential to rider's safety.

Important
Improper chain tension will lead to early wear of transmission parts.

Chain lubrication

The chain fitted on your motorcycle has OR seals that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts. The seals might be irreparably damaged if the chain is cleaned using any solvent other than those specific for OR chains or washed using steam or water jets. After cleaning, blow the chain dry or dry it using absorbent material and apply SHELL Advance Chain or Advance Teflon Chain on each link.

Important
Using non-specific lubricants may lead to severe damage to chain, front and rear sprocket.

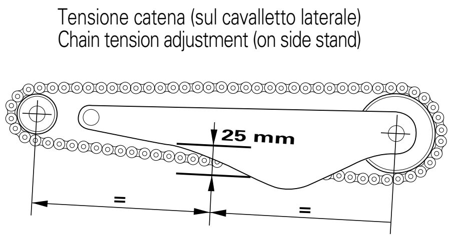


fig. 34

Replacing bulbs

Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new one complies with voltage and wattage as specified on page 63, "Electric System", for that lighting device. Always check for new bulb proper operation before refitting removed parts.

Headlamp

To gain access to headlamp bulbs proceed as follows:

Disassembly:

low beam bulb *(fig. 35.1): remove the rubber cover (1). Press the lower quick-release button to disconnect the connector (2).*

L.h. high beam bulb *(fig. 35.2): disconnect the connector (3) of the white bulb cable from the front wiring, remove the rubber cover (1) from the headlamp body and pull out the bulb cable.*

Note

The black ground mass cable connector does not need to be disconnected to replace the headlamp bulbs.

Release the clip (4) that secures the bulb and remove it from the socket (fig. 35.1 and 35.2).

Note

Be careful to hold the new bulb at the base only. Never touch the transparent body with your fingers or it will blacken resulting in reduced bulb brilliancy.

Reassembly:

insert the locating pegs of the bulb base into their seats to obtain correct alignment. Hook the clip (4, fig. 35.2) to the headlamp holders; reconnect the cables and refit the rubber cover (1, fig. 35.2).

To change the parking light bulb, the headlamp fairing must be removed first *(see page 37).* *Undo the horn fastening screw and remove the horn. Pull out the bulb holders (5, fig. 35.3) from the rim-reflector assembly. Remove the bulb and fit a new one.*

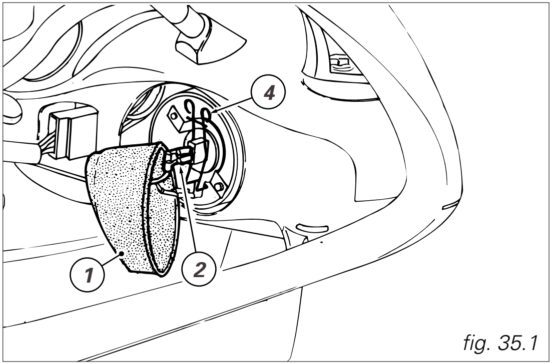


fig. 35.1

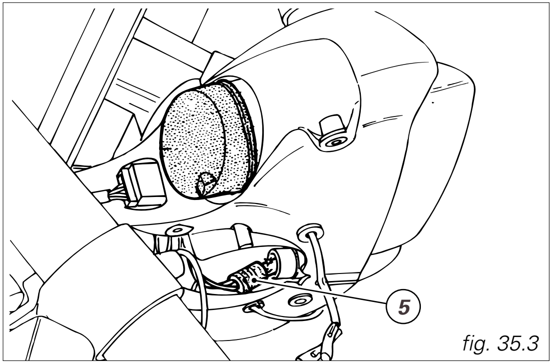


fig. 35.3

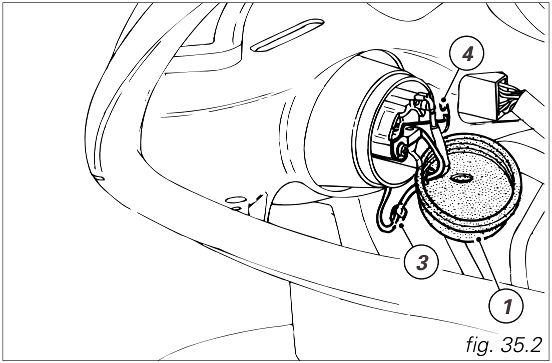


fig. 35.2

Instrument panel *(fig. 36)*
Remove the headlamp fairing *(see page 38)* *to reach the instrument panel bulbs.*
One or two lamps are fitted under each instrument. Pull out the bulb holder (1) under the instrument involved, remove the bulb and fit a new one.

Turn indicators *(fig. 37)*
Remove the screw (1) and detach the glass (2) from the body.
The bulb is of the bayonet-type: press and rotate anti-clockwise to remove; fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks.
Refit the glass sliding the small tab (A) into the suitable slot in the indicator body and tighten the screw (1).

E

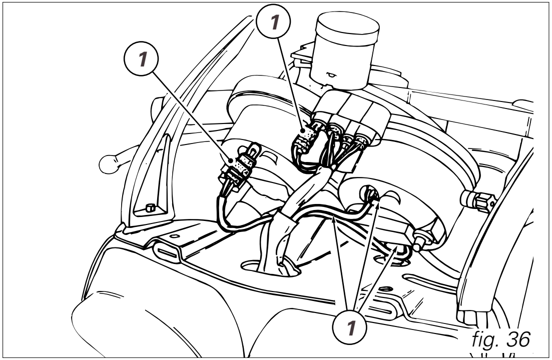


fig. 36

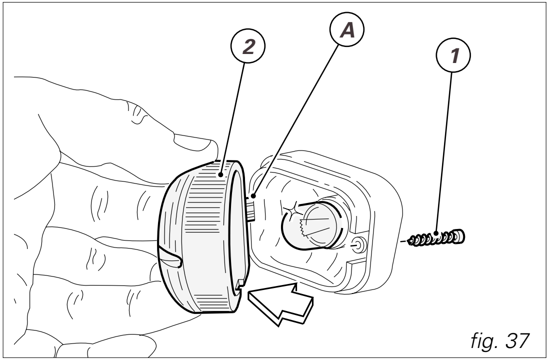


fig. 37

Stop light *(fig. 38.1)*
To expose the number plate bulb, withdraw the lamp holder from the number plate holder, then extract the bulb and replace it.
To replace the stop and parking light bulb, lift the tail guard and unscrew the two screws (1) that secure the glass (2). The bulb is of the bayonet-type: press and rotate anti-clockwise to remove; fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks.
Refit the glass (2).

Number plate light *(fig. 38.2)*
To expose the number plate bulb, take the lamp holder out of the number plate mount, extract the bulb and replace it.

E

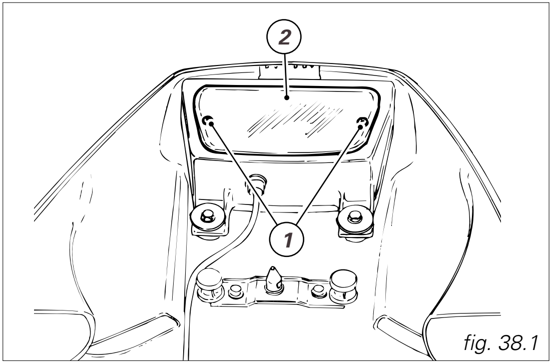
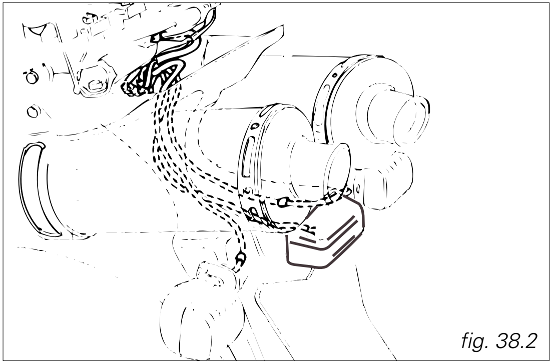


fig. 38.1


fig. 38.2

Beam setting *(fig. 39.1)*
When checking the beam setting, put the motorcycle upright. Tyres should be inflated at the correct pressure and one person should be sitting astride the motorcycle, keeping it at right angles to its longitudinal axis. Place the motorcycle opposite a wall or a screen, 10 meters apart from it, then draw a horizontal line dictated by headlamp center and a vertical one in line with the longitudinal axis of motorcycle.
If possible, perform this check in dim light.
Switch on the low beam. The height of the light spot (measured at the upper limit between dark and lighted-up area) should not exceed 9/10th of the height from ground of headlamp center.

Note
The procedure described here is in compliance with the "Italian Standard" establishing the maximum height of the light beam. Owners in other countries will adapt said procedure to the provisions in force in their countries.

The height of the light beam can be corrected using the screws (1, fig. 39.2), after removing the protection cover. Turn the screw clockwise to lower the beam, turn anticlockwise to lift.

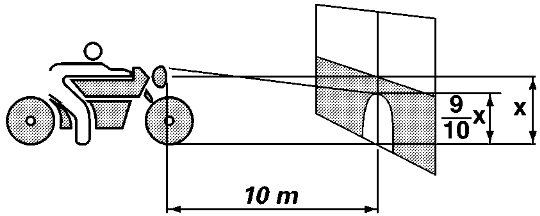


fig. 39.1

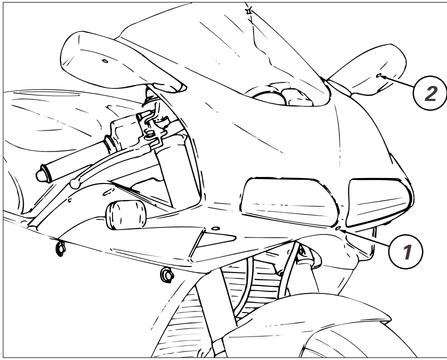


fig. 39.2

E

E

Rear view mirror adjustment

Slacken the screw in the hole (2, fig. 39.2) with a cross-point screwdriver. Set the rear view mirror by hand and tighten the screws.

Tubeless tyres

Tyre pressure
Front:
2.2 bar - 2.24 Kg/sq cm
Rear:
2.4 bar - 2.44 Kg/sq cm
As tyre pressure is affected by temperature and altitude variations, you are advised to check and adjust it whenever you are riding in areas where ample variations in temperature or altitude occur.

Important
Check and adjust tyre pressure when tyres are cold.
To avoid front wheel rim distortion, when riding on bumpy roads, increase tyre pressure by 0.2 - 0.3 bar.

Tyre repair or replacement (tubeless tyres)

In the event of a tiny puncture, tubeless tyres will take a long time to deflate, as they tend to keep air inside. If you find low pressure on one tyre, check the tyre for punctures.

Warning

A tyre must be replaced when punctured. Replace tyres with recommended standard tyres only.
Be sure to tighten the valve caps securely to avoid leaks when riding. Never use tube type tyres. Failure to heed this warning may lead to sudden tyre bursting and to serious danger to rider.

After replacing a tyre, the wheel must be balanced.

Important

Do not remove or shift the wheel balancing weights.

Note

If tyres need replacing, contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop to make sure wheels are removed and refitted correctly.

Minimum tread depth

Measure tread depth (S, fig. 40) at the point where tread is most worn down. It should not be less than 2 mm and anyway not below the legal limit.

Important

Visually inspect the tyres at regular intervals for detecting cracks and cuts, especially on the side walls,. bulges or large spots that are indicative of internal damage. Replace them if badly damaged.
Remove any stones or other foreign bodies caught in the tread.

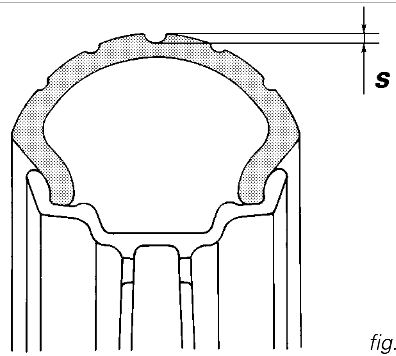


fig. 40

Checking engine oil level *(fig. 41)*
Engine oil level can be checked through the sight glass (1) provided on the clutch cover.
When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine cold. Oil level should be between the marks near the sight glass
Top up oil level with SHELL Advance Ultra 4, if low.
Undo the filler plug (2) and top up to correct level.
Refit the plug.

E

Important
Engine oil and oil filters must be changed by a Ducati Dealer or Authorized Workshop at regular intervals (see Warranty Booklet), as specified in the maintenance schedule.

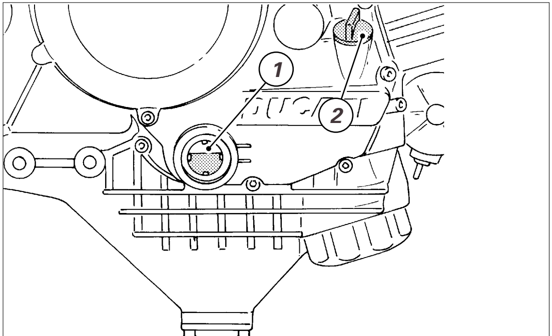
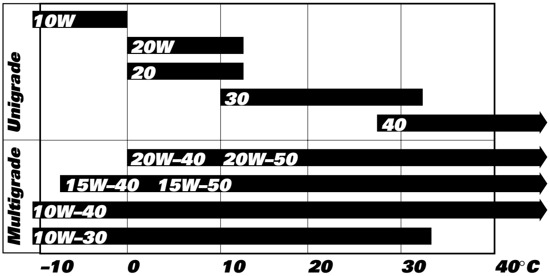


fig. 41

Viscosity
SAE 10W-40
The other viscosity degrees indicated in the table can be used if the local average temperature is within the limits specified for that oil viscosity.



Cleaning and replacing the spark plugs *(fig. 42)*
Spark plugs are essential to smooth engine running and should be checked at regular intervals. This is done quite easily and quickly and provides a good measure of engine condition.
Remove the l.h. body panel, remove the spark plug caps from the cylinder head using the wrench supplied with the motorcycle.
Check the color of the insulating ceramic material of the central electrode: a light brown, even color is a sign of good engine condition. If color has altered or you find any dark deposits, change the spark plug and report this to a Ducati Dealer or Authorized Workshop.
Check wear on the central electrode. If it looks worn out or has a vitreous appearance, change the spark plug.
Check electrode gap: it should be 0.6 ÷ 0.7 mm.

Important
If the gap needs adjusting, be very careful when bending the side electrode. If gap is too wide or too close, engine performance will be affected. This could also cause difficult starting or irregular idling.
Clean the electrode and the insulating material accurately using a small metal brush and check seal condition.
Clean the seat in the cylinder head. Be careful not to let any foreign matters fall into the combustion chamber.

Refit spark plug into cylinder head. Snug it finger-tight until thread is fully seated into the head. Tighten the spark plug to 20 Nm.
If you do not have a torque wrench, you can use the wrench supplied with the tool kit to tighten the spark plug an additional 1/2 turn.

Important
Never use spark plugs with a heat rating other than recommended or a thread length other than standard. Spark plugs should be tightened properly.

E

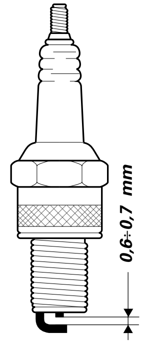


fig. 42

E

Cleaning the motorcycle

To preserve the finish of metal parts and paintwork, wash and clean your motorcycle at regular intervals, anyway according to the road conditions you ride in.
Use specific products only. Prefer biodegradable products. Avoid aggressive detergents or solvents.

Important
Do not wash your motorcycle right after use. When the motorcycle is still hot, water drops will evaporate faster and spot hot surfaces.
Do not use high-pressure or hot water jets. Using water cleaners could cause certain parts - such as front fork, wheel hubs, electric system, front fork seals, air scoops and exhaust silencers - to seize or malfunction and impair the safety features of the motorcycle.

Clean off stubborn dirt or exceeding grease from engine parts using a degreasing agent. Be sure to avoid contact with drive parts (chain, sprockets, etc.)
Rinse with warm water and dry all surfaces with chamois leather.

Warning
Braking performance may be impaired immediately after washing the motorcycle.

Never grease or lubricate the brake discs. Loss of braking and further accidents may occur.
Clean the discs with an oil-free solvent.

Storing the bike away

If the motorcycle is to be left unridden over long periods, it is advisable to carry out the following operations before storing it away:
clean the motorcycle;
remove tank drain plug and seal and drain all fuel from tank;
pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times so a protective film of oil will spread on cylinder inner walls;
place the motorcycle on the paddock stand;
disconnect and remove the battery. Battery should be checked and charged whenever the motorcycle has been left unridden for over a month;
protect the motorcycle with a suitable canvas that will protect paintwork and let condensate breathe out.
A special canvas is available from Ducati Performance.

Important notes

Some countries, such as France, Germany, Great Britain, Switzerland and so on, have compulsory emission and noise standards that include mandatory inspections at regular intervals.
Carry out any required inspection and replace any parts using Ducati original spare parts complying with local law.

E

TECHNICAL DATA

Overall dimensions *(mm) (fig. 43)*

Weights

Dry weight:
187 kg.
Carrying full load:
307 kg.

Warning
Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and you may lose control of the motorcycle.

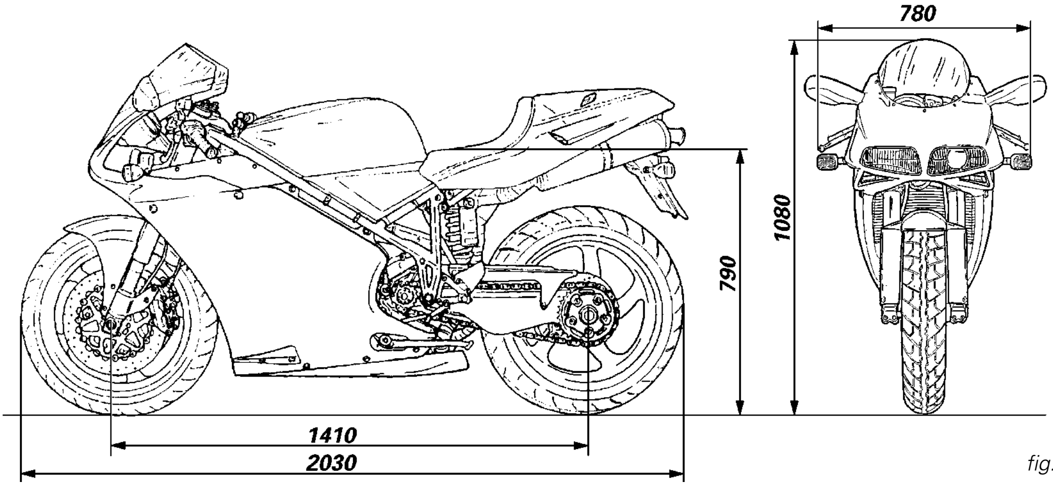


fig. 43

E

Top-ups	***Type of fluid***	***cu dm (liters)***
Fuel tank, including a reserve of 4 cu dm (liters).	*Gasoline 95-98 RON*	*17*
Oil sump and oil filter	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3.8*
Front/Rear brake and clutch circuits	*Special fluid for hydraulic systems SHELL - Advance Brake DOT 4*	—
Chain	*Specific products for O-ring chains SHELL - Advance Chain or Advance Teflon Chain*	—
Tachometer cable	*SHELL grease – Alvania R3 or Retinax LX 2*	— _
Steering bearings	*SHELL grease – Alvania R3 or Retinax LX 2*	—
Protectant for electric contacts	*Spray for electric systems SHELL - Advance Contact Cleaner*	—
Front fork	*SHELL - Advance Fork 7.5 or Donax TA*	*0.480 (each leg)*
Cooling circuit	*Antifreeze SHEEL - Advance Coolant or Glycoshell 35-40% + water*	*3.5*

E

Important
Additives to fuel or lubricants are not allowed.

Engine
Twin cylinder, four-stroke, 90° "L" type, longitudinal.
Bore mm:
100
Stroke mm:
63,5
Total displacement c.c.:
998
Compression ratio:
1:11.4±0.5
Max. power at crankshaft (95/1/CE) kW/HP:
100/136 at 10,200 rpm
Max torque at crankshaft (95/1/CE):
10.3 Kgm at 8,000 rpm
Max. rotation speed
10,500 rpm.

Important
Do not exceed specified rotation speed limits under any running condition.

Timing system
Desmodromic *(type) with four valves per cylinder, operated by eight rockers (4 opening rockers and 4 closing rockers) and two overhead camshafts. It is operated by the crankshaft through spur gears, belt rollers and toothed belts.*

Desmodromic timing system *(fig. 44)*
1) Opening (or upper) rocker.
2) Opening rocker shim.
3) Closing (or lower) rocker shim.
4) Return spring for lower rocker.
5) Closing (or lower) rocker.
6) Camshaft.
7) Valve.

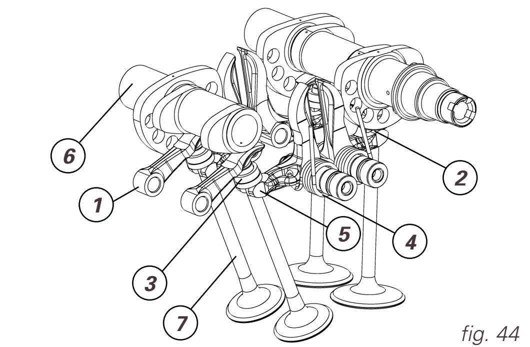


fig. 44

Spark plugs

Make:
CHAMPION
Type:
RG 4 HC

Performance data

Maximum speed in any gear should be reached only after a correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals (See warranty booklet).
Max. speed:
over 270 Km

Brakes

Front brake

With double semifloating drilled disc.
Material:
steel
Disc diameter:
320 mm
Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.
Braking surface:
79 sq cm
Brake calipers with separate pistons.
Make:
BREMBO
Type:
34-4 pistons.
Friction material:
TOSHIBA TT 2172
Master cylinder type:
PSC 15.

Rear brake

With fixed drilled steel disc.
Disc diameter:
220 mm
Hydraulically operated by a pedal on R.H. side.
Braking surface:
25 sq cm
Make:
BREMBO
Type:
32-2 pistons
Friction material:
FERIT I/D 450 FF
Master cylinder type:
PS 11.

⚠ ***Warning***
Brake fluid can dissolve paintwork and cause severe eye and skin injuries in the event of accidental spilling. Wash the affected area with abundant running water.

Transmission

Dry clutch operated by a control lever on left handlebar.
Drive is transmitted from engine to gearbox main shaft via spur gears.
Gear ratio:
32/59.
6-speed gearbox with constant mesh gears, gear change pedal on left side of motorcycle.
Front/rear sprocket ratio:
15/36
Total gear ratios:
1st gear 15/37.
2nd gear 17/30.
3rd gear 20/28.
4th gear 22/26.
5th gear 23/24.
6th gear 24/23.

Drive chain from gearbox to rear wheel:
Make:
DID
Type:
525 HV.
Size:
5/8"x5/16"
Links:
94

Important
The above gear ratios are the homologated ones and under no circumstances must they be modified.

However, if you wish to tune up your motorcycle for competitive trials, you may refer to Ducati Motor Holding S.p.A. who will be glad to provide information about the special ratios available. Contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Warning
For the replacement of the rear sprocket, contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop. The incorrect replacement of this component could seriously endanger your safety and cause irreparable damage to the motorcycle.

Frame
Tubular trellis frame with upper section made of high-strength steel.
Steering angle (on each side):
27°

For improved performance on track the headstock angle can be changed (see page 45).

STANDARD steering setting for road riding is as follows:
Steering head angle:
24°30'
Trail:
97 mm.

For track riding, setting can be modified to the following values:
Steering head angle:
23°30'
Trail:
91 mm.

Note
When headstock is set to 23°30', steering lock will not operate.

Wheels
Five-spoke light-alloy rims.

Front wheel
Dimensions:
3.50x17"

Rear wheel
Dimensions:
5.50x17"
Front wheel spindle can be removed.
The rear wheel is overhanging with respect to the sprocket hub and secured with a nut and safety clip. In this way, the rear wheel can be quickly replaced.

Tyres

Front tyre
Tubeless, radial tyre.
Size:
120/70-ZR17.

Rear tyre
Tubeless, radial tyre.
Size:
190/50-ZR17.

Suspensions

Front
Hydraulic upside-down fork provided with outer adjusters for rebound, compression, and preload (for inner springs of fork legs).
Stanchion diameter:
43 mm.
Travel along leg axis:
120 mm.

E

Rear
Of the progressive type, thanks to a rocker arm connecting frame and upper pivot point of the shock absorber and an arch connected at the bottom to swingarm. The shock absorber enables the adjustment of rebound and compression damping and spring preload. At the bottom pivot point it is connected to a light-alloy swingarm. The swingarm hinges on a pivot pin passing through the frame and engine.

The whole system gives the bike excellent stability.
Travel:
71 mm.
Wheel travel:
130 mm.

Electric system
Basic electric items are:
front headlamp *consisting of the following:*
12V-55W *low beam unit, poly-ellipsoidal with capacitor;*
12V-55W high beam unit;
parking light *with no. 2* ***12V-5W*** *bulbs.*
Instrument panel*,* ***12V-1.2W*** *warning lights;* ***12V-2W*** *instrument lights.*
Electrical controls *on handlebars.*
Turn indicators*,* ***12V-10W*** *bulbs.*
Horn.
Stop light switches.
Battery 12V-10 Ah.
Generator 12V-520W.
Electronic voltage regulator *(rectifier), protected by a* ***40A*** *fuse near the battery.*
Starter motor, 12V-0.7 kW.
Tail light, 12V-5/21W *double-filament bulb for stop light and* ***parking light; 12V-5W bulb for number plate light.***

Note
See "Replacing bulbs" on page 47 for relevant instructions.

Fuses

The main fuse box (fig. 45.1) is located on the frame right side. To expose the fuses, take off the box protective cover. Mounting position and ampere capacity are marked on it.

The fuse located on a side of the battery (fig. 45.2) protects the electronic regulator. Remove the fuse cap (2) to expose it.

A blown fuse is identified by the interrupted inner filament (3, fig. 45.3).

Important
*Switch the ignition key to **OFF** before replacing the fuse to avoid possible short circuits.*

Warning
Never use a fuse with a rating other than specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even lead to fire.

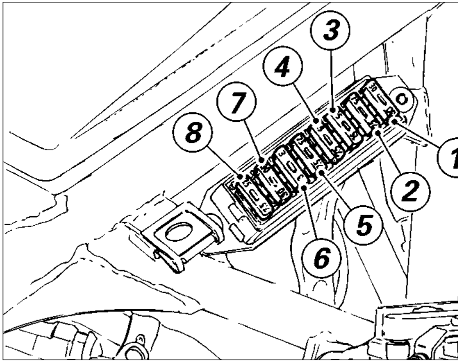


fig. 45.1

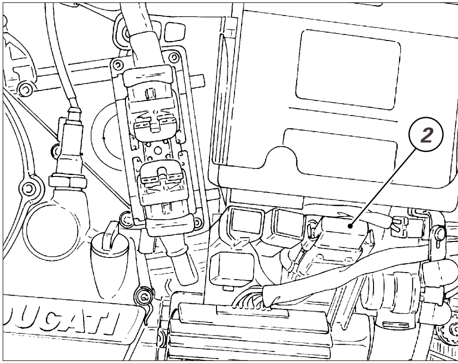


fig. 45.2

E

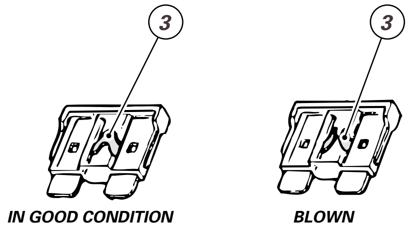


fig. 45.3

Legend of the wiring diagram of electric system/ignition

1) Right switch
2) Key-operated switch
3) Ignition relay
4) Fuse box
5) Flasher
6) Water temperature sensor
7) RH electric fan
8) Starter motor
9) Solenoid starter
10) Battery
11) Regulator fuse
12) Regulator
13) Generator
14) Rear right-turn indicator
15) Tail light
16) Number plate lighting bulb
17) Rear left-turn indicator
18) Fuel tank
19) Diagnosis connector
20) Injection relay
21) Horizontal cylinder coil
22) Vertical cylinder coil
23) Horizontal cylinder spark plug
24) Vertical cylinder spark plug
25) Horizontal cylinder injector
26) Vertical cylinder injector
27) Throttle position sensor
28) Timing/engine rpm sensors
29) Water temperature sensor
30) Side stand light switch
31) Injection/ignition unit
32) LH electric fan
33) Neutral light switch
34) Oil pressure switch
35) Rear stop light switch
36) Front stop light switch
37) Left switch
38) Pressure/ air temperature sensor
39) Instruments
40) Front left-turn indicator
41) Warning horn
42) High beam relay
43) Headlamp
44) Front right-turn indicator

Wire color coding
W-Y *White-Yellow*
P *Pink*
Y-G *Yellow-Green*
G *Green*
R-G *Red-Green*
W-R *White-Red*
W *White*
V-Bk *Violet-Black*
Y *Yellow*
W-G *White-Green*
Bn *Brown*
G-W *Green-White*
W-Bk *White-Black*
R-Bk *Red-Black*
R-B *Red-Blue*
Gr-R *Grey-Red*
R *Red*
W-Bn *White-Brown*
O *Orange*
Bn-W *Brown-White*
Y-Bk *Yellow-Black*
Gr *Grey*
B-Bk *Blue-Black*
Lb *Light blue*
Bk *Black*
V-W *Violet-White*
Y-B *Yellow-Blue*
Bn-G *Brown-Green*
G-Gr *Green-Grey*
O-G *Orange-Green*
Gr-Y *Grey-Yellow*
Gr-B *Grey-Blue*
O-B *Orange-Blue*

Legend of fuse box *(4)*

Pos.	*Description*	*Rat.*
1-9	*Main switch*	*30 A*
2-10	*Fuel pump, injectors, coils*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*7.5 A*
4-12	*CPU power supply*	*3 A*
5-13	*High beam and low beam*	*15 A*
6-14	*Turn indicators, warning lights, tail lights and instrument panel lights*	*10 A*
7-15	*Stop, warning horn*	*7.5 A*
8-16	*Cooling electric fan*	*7.5 A*

Note
The electric system wiring diagram is at the end of this manual.

ROUTINE MAINTENANCE RECORD

km	Ducati Service Name	Mileage	Date
1,000			
10,000			
20,000			
30,000			
40,000			
50,000			

E

Manuel d'utilisation et entretien

DUCATI 998S

F

F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour de longues randonnées: Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes.
Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, tout particulièrement pour le rodage: vous serez ainsi sûrs que votre moto Ducati sera toujours capable de délivrer de fortes sensations.
Pour les réparations ou de simples suggestions, veuillez contacter nos centres de service agréé.

Amusez-vous bien!

Notes
La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs pouvant s'être glissées au cours de la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations y contenues s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter toute modification que le développement évolutif de ces produits puisse entraîner.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre motocycle Ducati n'utilisez que des pièces de rechange d'origine Ducati.

Attention
Ce manuel est à considérer partie intégrante du motocycle et, en cas de transfert de propriété, doit toujours être livré au nouvel acquéreur.

SOMMAIRE

F

INDICATIONS GENERALES

Garantie

Dans votre intérêt et dans le but de garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière. Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention dans les règles de l'art, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati: c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carte de garantie. Cette garantie n'a pas de validité au cas où le motocycle serait utilisé dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement le manuel suivant pour connaître au mieux votre motocycle. Qui qu'il en soit, si vous avez un doute, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous allez apprendre se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle.

Attention
Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et porter atteinte à l'intégrité physique de manière grave et procurer même la mort.

Important
Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.

Notes
Notes complémentaires concernant l'opération en cours.

*Toutes les indications concernant la **droite** ou la **gauche** se rapportent à l'ordre de marche du motocycle.*

Renseignements utiles pour rouler en sécurité

Attention
Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus souvent à l'inexpérience du pilote du véhicule. Ne conduisez jamais sans permis; pour utiliser la moto il faut être titulaire du permis de conduire "A".
Ne prêtez pas votre moto á des pilotes sans expérience, dépourvus de permis de conduire "A".
Le pilote doit **toujours** porter un casque de protection homologué.
Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
Ne démarrez pas le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience ou même la mort dans des délais très courts.
Le pilote doit appuyer ses pieds sur les repose-pieds lorsque la moto est en marche.
Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, le pilote doit maintenir **toujours** ses mains sur les demi-guidons.
Respectez la législation et les règles nationales et locales.
Respectez toujours les limitations de vitesse là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez **jamais** la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation vous permettent d'atteindre.
Signalez **toujours** et suffisamment à l'avance, avec les feux clignotants, tout changement de direction ou de voie.
Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des véhicules qui vous précèdent.
Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.
Eteignez **toujours** le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.
Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence.
Lorsque vous faites le plein d'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles à votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous illico à l'eau et savon et changez de vêtements.
N'oubliez **jamais** de retirer votre clé quand la moto n'est pas surveillée.
Le moteur, les tuyaux d'échappement et le silencieux restent chauds pendant longtemps.
Garez votre motocycle de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale.
Ne le garez jamais sur un terrain irrégulier ou instable car il pourrait tomber.

Conduite à pleine charge

Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité.
La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de maintenir inaltérés les niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou sur des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, bagage, et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser 310 Kg.

Placez le bagage ou les accessoires les plus lourds dans une position du motocycle aussi basse et centrale que possible.
Fixez solidement le bagage aux structures du motocycle: un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.
Ne fixez pas d'éléments volumineux et lourds sur la tête de direction ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse au motocycle.
N'insérez pas d'éléments à transporter à l'intérieur des espaces vides du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du véhicule.
Veiller à ce que les pneus soient en bon état et gonflés á la pression indiquée à page 52.

F

Important

Pour l'assemblage du kit de compétition faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Le motocycle équipé de ce kit n'est pas destiné à la circulation routière et ne peut être utilisé que sur les circuits.

Données d’identification

Deux chiffres identifiant respectivement le cadre (fig.1.1) et le moteur (fig.1.2) sont indiqués sur chaque motocycle Ducati.

Cadre N°

Moteur N°

Notes

Ces chiffres identifient le modèle de votre motocycle et sont essentiels pour commander les pièces détachées.

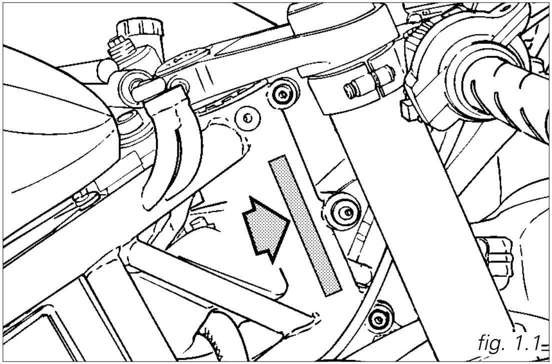


fig. 1.1

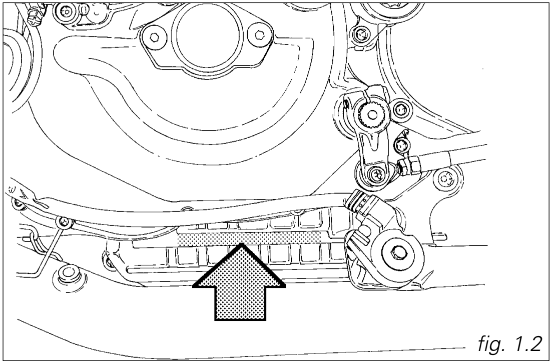


fig. 1.2

F

COMMANDES POUR LA CONDUITE

Attention
Ce chapitre nous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lire soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

F

Position des commandes pour la conduite du motocycle (fig. 2)

1) Tableau de bord.
2) Commutateur d'allumage et antivol de direction à clé.
3) Commutateur gauche.
4) Levier commande embrayage.
5) Levier commande starter.
6) Commutateur droit.
7) Poignée de commande des gaz.
8) Levier de commande frein avant.
9) Sélecteur de vitesse par pédale.
10) Pédale de commande frein arrière.

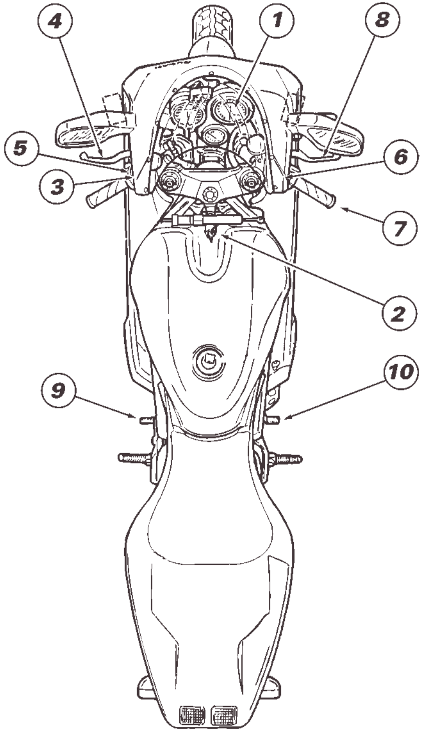


fig. 2

Tableau de bord *(fig. 3)*
1) ***Indicateur de vitesse*** *(km/h).*
Indique la vitesse de marche.
a) ***Compteur kilométrique*** *(km).*
Indique la distance totale parcourue.
b) ***Totalisateur journalier*** *(km).*
Indique la distance parcourue à partir de la dernière mise à zéro.
c) ***Bouton de mise à zéro*** *totalisateur journalier.*
Sert à mettre à zéro "0000" le totalisateur journalier.
2) ***Compte-tours*** *(min^{-1})*
Indique le nombre de tours la minute du moteur
3) ***Avertisseur lumineux vert N.***
S'allume si le sélecteur est au point mort.
4) ***Avertisseur lumineux jaune*** ⛽ *.*
S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 4 litres de carburant.
5) ***Avertisseur lumineux vert*** ⇦⇨ *.*
S'allume et clignote si un indicateur de direction est en fonctionnement.
6) ***Avertisseur lumineux rouge*** *.*
S'allume pour indiquer une pression d'huile moteur insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est placé sur ***ON****, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Il peut arriver qu'il s'allume un court instant lorsque le moteur est chaud. Il devrait s'éteindre dès que le nombre de tours augmente.*

Important
N'utilisez pas le motocycle si le témoin (6) demeure allumé car vous pourriez porter gravement préjudice au moteur.

7) ***Avertisseur lumineux bleu*** *.*
S'allume pour indiquer que le feu de route droit est allumé.
8) ***Indicateur de température eau*** *.*
Indique la température du liquide de refroidissement du moteur.

Important
N'utilisez pas le motocycle si la température a atteint la valeur maximale, car on pourrait porter préjudice au moteur.

Le tableau de bord s'éclaire lorsque le feu de position est allumé.

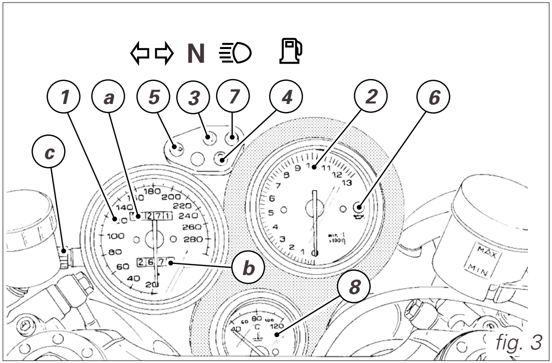


fig. 3

F

Les clés *(fig. 4)*
La dotation comprend deux clés universelles pour le démarrage, antivol de direction et serrure de selle, ainsi qu'une plaquette comportant le chiffre d'identification des clés.

Notes
Séparez les clés et rangez la plaquette dans un endroit sûr.

Commutateur d'allumage et antivol de direction *(fig. 5)*
Placé devant le réservoir, il a quatre positions :
A) ***ON****: active éclairage et moteur ;*
B) ***OFF****: désactive éclairage et moteur ;*
C) ***LOCK****: direction bloquée ;*
D) ***P****: feu de position et antivol de direction.*

Attention
Ce véhicule est équipé d'un boîtier électronique permettant d'économiser l'énergie. Le cas où la clé resterait longtemps en position ON, si l'on n'active pas le bouton de démarrage dans 15 secondes le boîtier se met hors fonction de façon à éviter toute absorption de courant. Ce temps terminé, il est donc nécessaire de déplacer la clé sur ***OFF*** *et de nouveau sur* ***ON****.*

Notes
Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l'extraction de la clé.

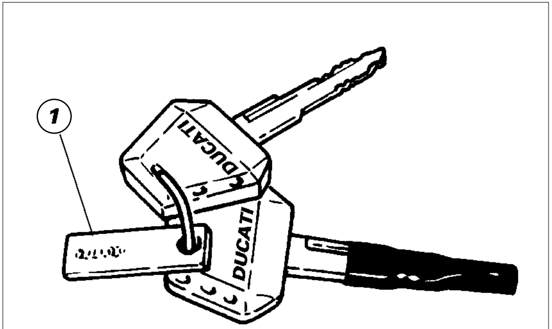


fig. 4

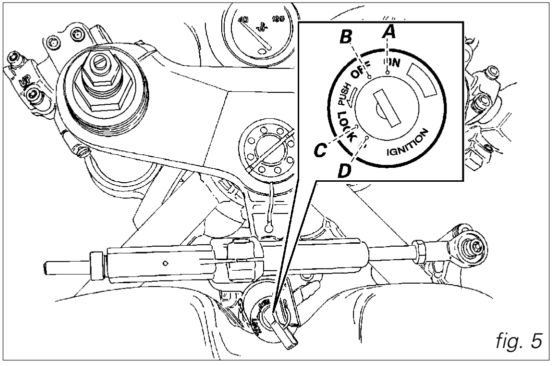


fig. 5

F

Commutateur gauche *(fig. 6)*
1) ***Commutateur,*** *commande système d'éclairage à trois positions :*
en bas **O** *= feux éteints ;*
au milieu ⫘ *= feu de position avant et arrière, éclairage plaque minéralogique et éclairage instruments de bord allumés ;*
en haut ☼ *= phares, feu de position avant et arrière, éclairage plaque minéralogique et instruments de bord allumés.*

2) ***Inverseur,*** *commande de sélection feux, à deux positions :*
position ▀≣D *= feu de croisement allumé ;*
position ▔≣D *= feu de route allumé.*

3) ***Bouton*** ⇦⇨ *= clignotant de direction à trois positions :*
position centrale = éteint ;
position ⇦ *= virage à gauche ;*
position ⇨ *= virage à droite.*
Pour désactiver l'indicateur, appuyer sur le levier de commande une fois revenu au centre.

4) ***Bouton*** 📯 *= avertisseur sonore.*

5) ***Bouton*** ≣D *= appel de phare.*

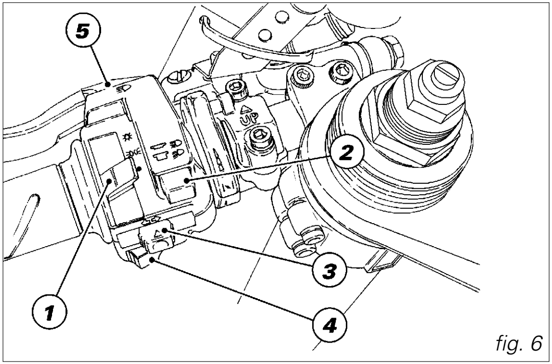


fig. 6

F

Levier de commande embrayage *(fig. 7)*

Ce levier (1) commande le débrayage. Il est doté d'une molette (2) utilisée pour régler la distance du levier par rapport à la poignée du guidon.

Pour réaliser ce réglage, tenir le levier (1) complètement en avant et agir sur la molette (2) en la tournant dans l'une des quatre positions possibles. Il faut prendre en compte que :

la position n° 1 correspond à l'écart maximum entre le levier et la molette, alors que la position n° 4 correspond à l'écart minimum.

L'actionnement du levier (1), coupe la transmission du mouvement depuis le moteur à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante, quelle que soit la phase de conduite du motocycle, mais tout particulièrement au départ.

F

Attention

Le réglage du levier d'embrayage s'effectue motocycle à l'arrêt

Important

Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie du moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.

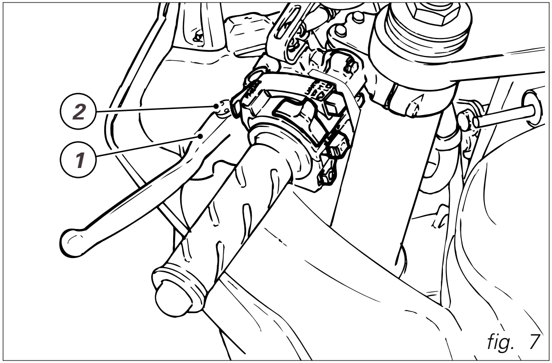


fig. 7

Levier de commande starter *(fig. 8)*
La commande starter (1) est utilisée pour aider le démarrage d'un moteur froid et pour augmenter le nombre de tours du moteur après le démarrage.
Positions d'utilisation de la commande :
A - (verticale) commande non active ;
B - commande complètement active.
Il est possible de positionner le levier sur des positions intermédiaires permettant de suivre le chauffage progressif du moteur (voir page 31).

Important
Ne pas utiliser ce dispositif si le moteur est en température.
Ne rouler jamais avec la commande starter enclenchée.

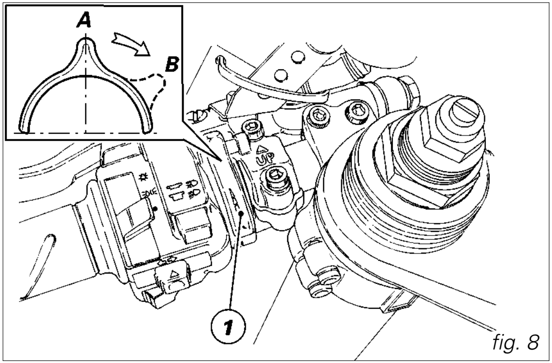


fig. 8

F

Commutateur droit *(fig. 9)*
*1) Interrupteur **ARRET MOTEUR,** à deux positions :*
*position ◯ = **RUN** = marche ;*
*position ⊗ = **OFF** = arrêt du moteur.*

Attention
Cet interrupteur sert surtout en cas d'urgence, quand il s'avère nécessaire de mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt, ramenez le commutateur en position ◯ pour procéder à la mise en route du motocycle.

Important
*Après avoir roulé avec les feux allumés, si vous arrêtez le moteur avec le commutateur (1) en laissant la clé de contact sur **ON**, les feux demeurent actifs et la batterie peut se décharger .*

2) Bouton ⚡ = démarrage moteur.

Poignée de commande des gaz *(fig. 9)*
La poignée de commande des gaz (3), côté droit du guidon, commande l'ouverture des soupapes du corps à papillon. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

Levier de commande frein avant *(fig. 9)*
Pour actionner le frein avant, tirez le levier (4) vers la poignée. Un effort minimum de votre main suffit pour actionner ce dispositif car le fonctionnement est hydraulique.
Le levier de commande est doté d'une molette (5) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée du demi-guidon.

Attention
Avant d'utiliser ces commandes, lire les instructions énoncées à la page 33.

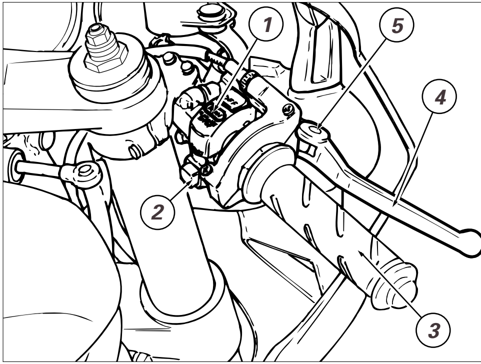


fig. 9

Pédale de commande frein arrière *(fig. 10)*
Pour actionner le frein arrière, appuyez votre pied sur la pédale (1) et poussez-la vers le bas.
Le système de commande est de type hydraulique.

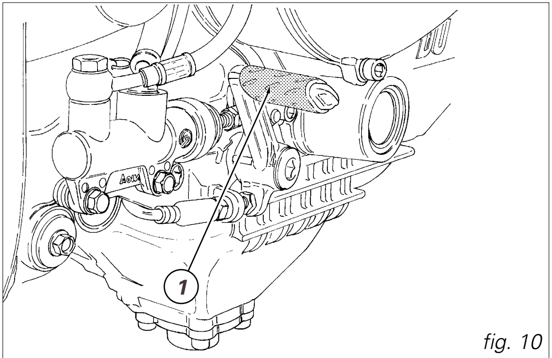


fig. 10

Sélecteur de vitesse par pédale *(fig. 11)*
*Le sélecteur de vitesse par pédale a une position de repos centrale **N** avec retour automatique et deux mouvements :*
*en bas = en poussant la pédale vers le bas, vous passerez la 1e vitesse et rétrograderez. Avec cette manoeuvre le témoin **N** sur le tableau de bord s'éteint ;*
en haut = en levant la pédale, vous passerez la 2e vitesse et ensuite la 3e, 4e, 5e et 6e vitesse.
A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.

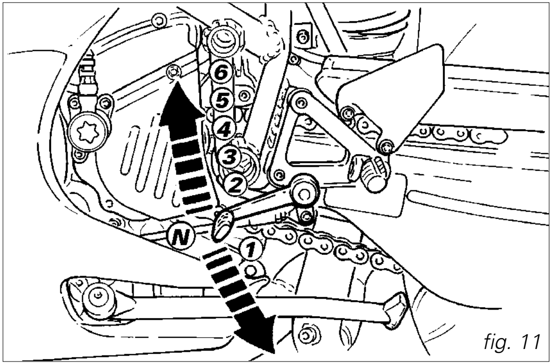


fig. 11

F

Réglage position de la pédale de commande frein arrière et changement de vitesse

Afin de satisfaire aux exigences de conduite de tout pilote, on peut modifier la position du levier de commande du frein arrière et du changement de vitesse par rapport au repose-pieds.
Pour le sélecteur de vitesse agir comme suit :
Immobiliser la tige (1) et desserrer les contre-écrous (2) et (3).

Notes
L'écrou (2) a un filet à gauche.

Tourner la tige (1), à l'aide d'une clé ouverte sur sa partie hexagonale, de sorte que la pédale prenne la position souhaitée.
Serrer les deux contre-écrous sur la tige.
Pour modifier la position de la pédale du frein arrière agir comme suit :
Desserrer les contre-écrous (4). Tourner la vis (5) réglant la course de la pédale jusqu'à établir la position souhaitée.
Serrer le contre-écrou (4).
Vérifier, en agissant de votre main sur la pédale, que celle-ci présente un jeu d'env. 1,5÷2 mm avant que l'action freinante débute.
Si cela n'est pas le cas, il faut modifier la longueur de la tige de commande du maître-cylindre comme suit :
Desserrer le contre-écrou (5) sur la tige du maître-cylindre.
Serrer la tige sur la fourchette (6) pour augmenter le jeu ou la desserrer pour le réduire. Serrer le contre-écrou (7) et vérifier de nouveau le jeu.

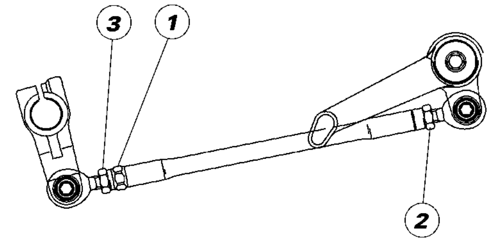


fig. 11.2

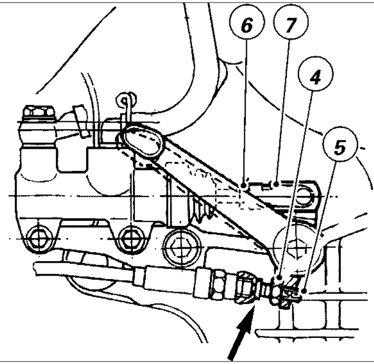


fig. 11.3

F

PRINCIPAUX ELEMENTS ET DISPOSITIFS

Position sur le motocycle *(fig. 12)*
1) Bouchon réservoir carburant.
2) Serrure de selle.
3) Béquille latérale.
4) Crochet d'ancrage pour lacet de casque.
5) Amortisseur de direction.
6) Rétroviseurs.
7) Dispositifs de réglage fourche avant.
8) Dispositifs de réglage amortisseur arrière.
9) Tirant de réglage assiette moto.

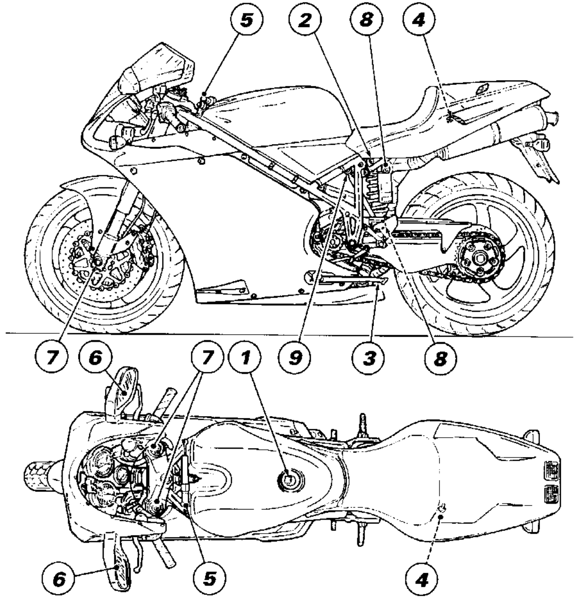


fig. 12

F

Bouchon réservoir carburant *(fig. 13)*

Ouverture

Levez le cache (1) de protection et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour débloquer la serrure.
Levez le bouchon.

Fermeture

Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement. Tournez la clé en sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et sortez-la. Refermez le cache (1) de protection serrure.

Notes

Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée.

F

Attention

Après avoir pris de l'essence (voir page 34), veillez toujours à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.

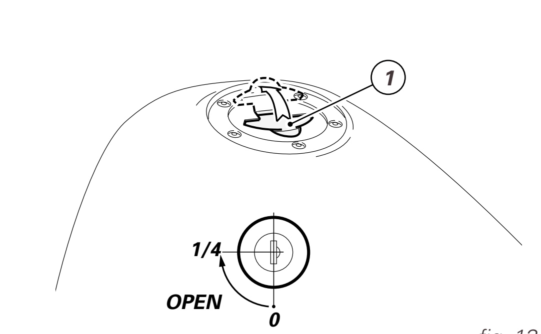


fig. 13

Serrure de selle et lacet de casque

Ouverture *(fig.14.1)*
Introduisez la clé dans la serrure (1) et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre. Tirez modérément le fuselage (2), sur sa partie arrière, vers l'extérieur et levez-le jusqu'à l'appuyer sur le réservoir de carburant.
La partie arrière du dégagement, au-dessous de la selle, abrite le lacet de fixation du casque. Faites passer le lacet (A) dans le casque et introduisez les extrémités du lacet dans le crochet. Laissez pendre le casque (fig. 14.2) à l'extérieur et remontez la selle pour le fixer.

Attention
Ce dispositif sert à assurer le casque lorsque le motocycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre lorsque vous roulez; cela pourrait entraver les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du motocycle.
Faites passer le lacet au-dessous de l'arceau depuis le côté gauche. Toute autre position du lacet empêche la fermeture de la selle.

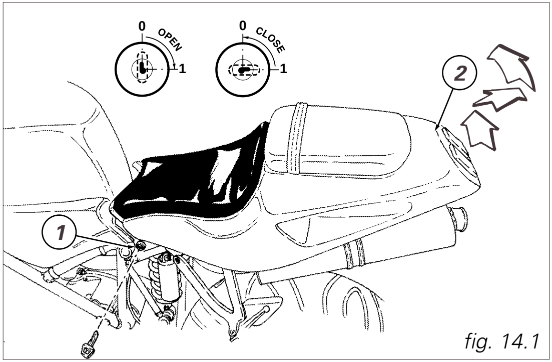


fig. 14.1

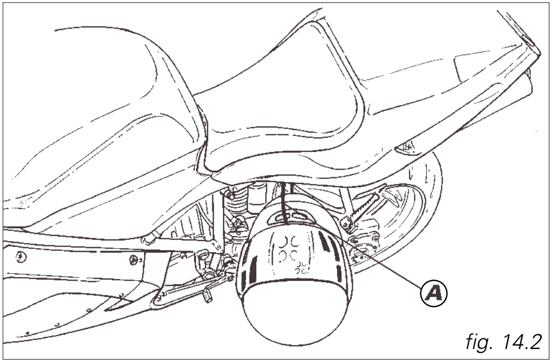


fig. 14.2

Fermeture
Monoplace *(fig. 14.3)*
Positionnez correctement les éléments abrités dans le dégagement au-dessous de la selle.
Baissez le fuselage jusqu'à le ramener à sa position horizontale. Appuyez sur l'extrémité arrière (2) jusqu'à entendre le cliquetis de verrouillage de la serrure.
Assurez-vous du parfait encliquetage en tirant légèrement l'extrémité du carénage arrière vers le haut.

Biplace *(fig. 14.4)*
Tirez légèrement le fuselage vers l'extérieur et baissez-le jusqu'à le ramener à sa position horizontale.
Appuyez sur la selle du passager pour faire accoupler les crochets (3) solidaires du carénage avec les pions (4) solidaires du cadre du motocycle, jusqu'à entendre le cliquetis de verrouillage de la serrure.
Assurez-vous du parfait encliquetage en tirant légèrement l'extrémité du carénage arrière vers le haut.

F

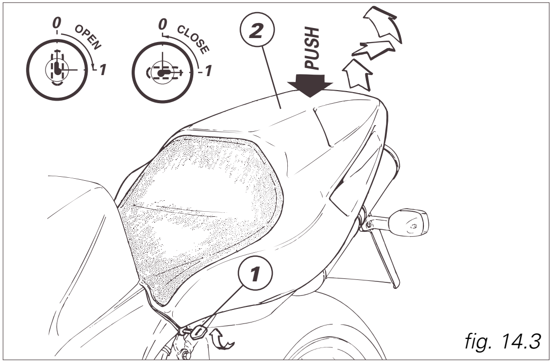


fig. 14.3

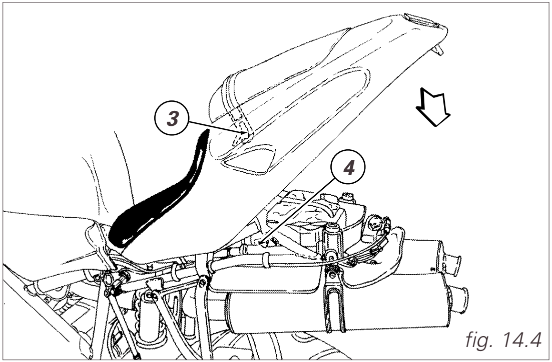


fig. 14.4

Béquille latérale *(fig. 15)*

Important

Avant d'utiliser la béquille latérale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui soient adaptées.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.
Si le terrain est en pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière au côté aval.
Pour utiliser la béquille latérale, appuyez votre pied sur l'élément (1) - en tenant de vos deux mains le guidon du motocycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Inclinez le motocycle jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention

Ne restez pas assis sur le motocycle garé sur sa béquille latérale.
Pour ramener la béquille au "repos" (position horizontale) inclinez le motocycle à droite en levant l'élément (1) avec le dos de votre pied.

Notes

Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de retenue - se composant de deux ressorts à traction, l'une à l'intérieur de l'autre - et du capteur de sécurité (2).

Attention

La mise en route du motocycle s'avère uniquement si la béquille est en position de "repos" grâce à la dotation d'un dispositif de sécurité qui, différemment, produit l'inhibition du moteur.

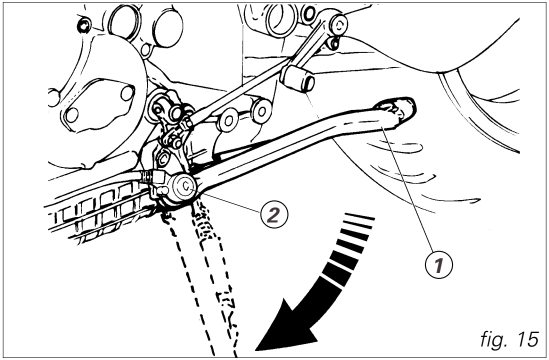


fig. 15

F

Amortisseur de direction *(fig. 16)*
Placé devant le réservoir, il est fixé au cadre et à la tête de fourche.
Son action contribue à rendre la direction plus précise et plus stable en améliorant la prise en main du motocycle quelles que soient les conditions de conduite.
Si l'on tourne la molette (1) dans le sens des aiguilles d'une montre, la direction résulte plus dure (2), alors qu'en sens inverse elle sera plus douce (3).
Chaque position de réglage est marquée par un cliquetis.

Attention
Ne tâchez jamais de modifier la position de la molette (1) tant que vous roulez, afin d'éviter de perdre le contrôle du véhicule.

Important
Le cas où l'angle de chasse serait modifié, il faut repositionner correctement l'amortisseur (voir page 45).

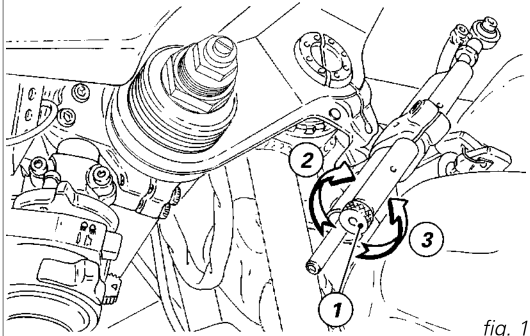


fig. 16

F

Eléments de réglage fourche avant

La fourche du motocycle est réglable tant en phase d'extension (détente) que de compression des tubes.

Le réglage s'effectue grâce aux éléments extérieurs à vis :

1) (fig. 17.1) pour modifier l'action hydraulique de freinage en extension ;
2) (fig. 17.1) pour modifier la précontrainte des ressorts internes ;
3) (fig. 17.2) pour modifier l'action hydraulique de freinage en compression.

Placez le motocycle en position verticale et assurez-vous de sa stabilité.
A l'aide d'une clé six pans mâle de 3 mm, tournez la vis de réglage (1), placée en bout de chaque tube de fourche, pour intervenir sur l'action hydraulique de freinage en détente.
Pour intervenir sur la vis (3), introduisez une clé six pans mâle de 3 mm à l'intérieur du trou comme indiqué dans la figure 17.2.
En tournant les vis (1 et 3) de réglage, on entend des cliquetis: chacun correspond à une position d'amortissement. En serrant complètement la vis en butée, on obtient la position "0", correspondant à l'effet de freinage maximum. A partir de cette position, en tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents déclics qui correspondent aux positions "1", "2", etc.

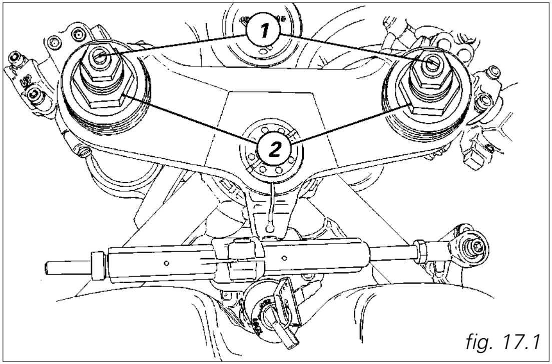


fig. 17.1

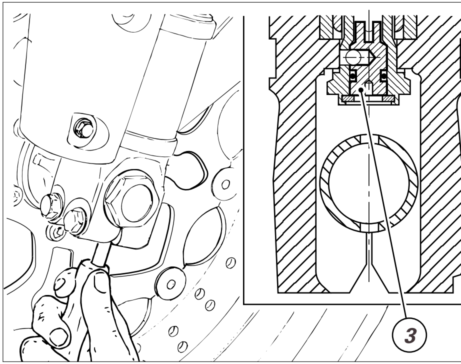


fig. 17.2

F

Les réglages STANDARD sont les suivants :
compression : 10 déclics ;
extension : 12 déclics ;
La valeur maximale à laquelle correspond l'effet freinant minimal est de 24 déclics (extension) et 28 déclics (compression).
Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (2) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm. Le tarage d'origine correspond à 10 mm.

Important
Réglez les vis de réglage des deux tubes aux mêmes positions.

F

Eléments de réglage amortisseur arrière *(fig. 18)*
L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, permettant d'adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge.
L'élément de réglage (1), placé côté gauche en face de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle l'action amortissante en extension (détente).
L'élément de réglage (2) sur le vase d'expansion de l'amortisseur règle l'action freinante en compression.
Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les éléments de réglage (1 et 2), on augmente la rigidité, inversement on la réduit.
Tarage STANDARD :
à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre), desserrez les éléments de réglage (1 - 2) de 14 déclics. Les deux bagues filetées (3), se trouvant dans la section supérieure de l'amortisseur, règlent la précontrainte du ressort extérieur.
Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la bague supérieure. En ***serrant*** *ou* ***desserrant*** *la bague filetée inférieure* ***on augmente*** *ou* ***on réduit*** *la précontrainte.*

Attention
Pour tourner la bague filetée de réglage de la précontrainte utilisez une clé à ergot. Agissez avec une précaution tout particulière afin d'éviter le risque de vous blesser la main en se heurtant violemment contre d'autres pièces du motocycle, le cas où la dent de la clé n'aurait plus de prise sur la rainure de la bague au cours de l'action.

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel non chevronné.

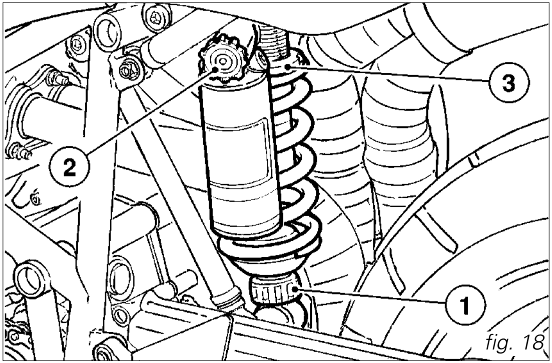


fig. 18

F

Variation de l’assiette du motocycle *(fig. 19.2)*
L’assiette d’usine du motocycle est le fruit des essais effectués par nos Techniciens dans les conditions d’utilisation les plus variées.
La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate qui peut se révéler dangereuse si réalisée sans l’expérience voulue.
Par conséquent, nous vous conseillons de prendre note de la cote (H, fig. 19.1) de référence avant de modifier l’assiette standard.

Le pilote a la possibilité de modifier l’assiette du motocycle en fonction de ses exigences de conduite en modifiant la position de travail de l’amortisseur arrière.
Pour augmenter ou diminuer l’entraxe du tirant (2) desserrez les écrous (3) des joints sphériques (1).
Serrez les écrous (3) après le réglage.

F

Notes
Prenez garde à l’écrou (3) inférieur ayant un filetage à gauche.

Attention
La longueur du tirant (2), comprise entre les axes des joinst (1), ne doit pas dépasser 261 mm.

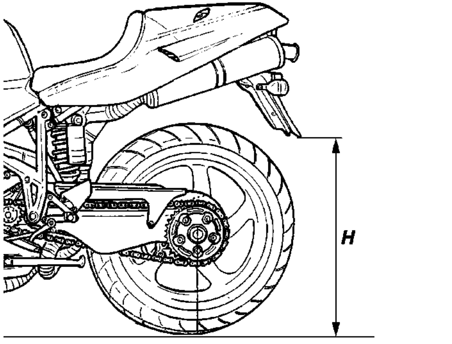


fig. 19.1

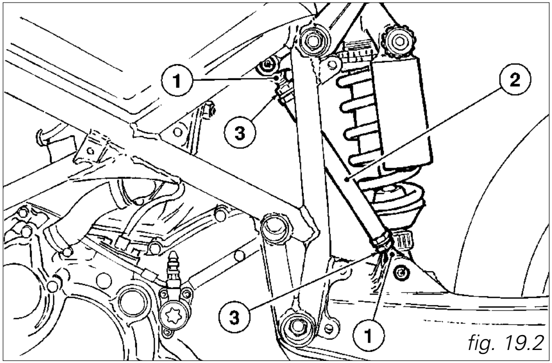


fig. 19.2

Précautions pendant la première période d'utilisation du motocycle

Vitesse de rotation max. *(fig.20)*
Vitesse de rotation à respecter durant la période de rodage et en conditions d'utilisation normale :
1) jusqu'à 1000 km ;
2) à partir de 1000 km jusqu'à 2500 km ;
3) au-delà de 2500 km.

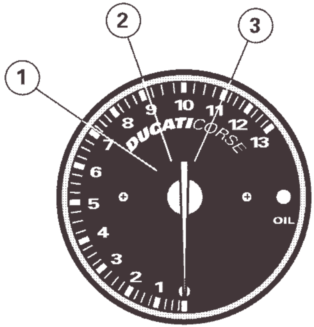


fig. 20

Jusqu'à 1000 km
Au cours des 1000 premiers km de roulage prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser : 6500÷7000 min^{-1}.
Au cours des premières heures de roulage du motocycle il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur tout en respectant la limite établie.
A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore les courtes distances en colline, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace. Pour les 100 premiers km utilisez les freins avec précaution et évitez les coups de frein brusques et les freinages prolongés. Cela permet une adaptation correcte des garnitures des plaquettes sur les disques de frein. Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des principaux organes du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.
Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser si nécessaire.

De 1000 à 2500 km
Vous pourrez prétendre alors de performances meilleures de votre moteur; il ne faut toutefois jamais dépasser : 9000 min^{-1} et en pareilles conditions vous devrez roder le moteur jusqu'à 2500 km de roulage. La longévité du moteur et l'exigence réduite de révisions et mises au points sont directement liées au rigueur et au soin avec lequel vous respecterez ces préconisations.

Au-delà de 2500 km
Tout en utilisant normalement le motocycle après rodage, il est conseillé de ne jamais dépasser : 11.000 min^{-1}.

Important
Pendant toute la période de rodage respecter scrupuleusement le programme des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le livret de garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité à l'égard des préjudices portés au moteur et de sa durée de vie.

F

Contrôles avant la mise en route

Attention
L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou atteinte à l'intégrité physique du pilote.

Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants :

Carburant dans le réservoir
Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir. S'il y a lieu, prenez de l'essence (page 34).

Niveau d'huile moteur
Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. S'il y a lieu, faites l'appoint avec l'huile prescrite (page 54).

Liquide de freins et embrayage
Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants.

Liquide de refroidissement
Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion. S'il y a lieu, faites l'appoint (page 40).

Condition des pneus
Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 52).

Fonctionnalité des commandes
Actionnez les leviers et pédales de commande de freins, embrayage, gaz et sélecteur de vitesse et en contrôler le bon fonctionnement.

Eclairage et avertisseurs
Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, aussi bien que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas de lampes grillées, procédez au remplacement (page 47).

Verrouillages à clé
Contrôlez le verrouillage du bouchon de réservoir et de la selle.

Béquille
Vérifiez la fonctionnalité et la parfaite position de la béquille latérale (page 23).

Attention
En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé DUCATI.

Démarrage du moteur

Notes
Pour démarrer le moteur lorsqu'il est déjà en température, suivez la procédure décrite pour "Température ambiante élevée".

Attention
Avant de démarrer le moteur, familiarisez-vous avec les commandes que vous devez utiliser durant la conduite.

Température ambiante normale
(comprise entre 10 ° et 35 °C) :
1) Déplacez le commutateur d'allumage en position ***ON*** *(fig. 21.1). Vérifiez si l'avertisseur lumineux vert* ***N*** *et le rouge* *sur le tableau de bord sont allumés.*

Important
La lampe témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11). Si le témoin demeure allumé, arrêter le moteur et contrôler le niveau d'huile.
Ne démarrez pas le moteur si la pression de l'huile est insuffisante.

Attention
La béquille latérale doit se trouver au repos (position horizontale), différemment le capteur de sécurité provoque l'inhibition au démarrage.

2) Déplacer le levier de commande starter (1) en position (B) (fig. 21.2).
3) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (3, fig. 21.3) est en position *(**RUN**) ; appuyez ensuite sur le bouton-poussoir de démarrage (4).*
Laissez que le moteur démarre spontanément sans actionner la commande des gaz.

Important
Ne laissez pas fonctionner le démarreur électrique au-delà de 5 secondes de suite. S'il s'avère nécessaire, attendez 10 secondes avant de l'actionner à nouveau.

4) Déplacer le levier de commande starter (1) en position verticale (A) (fig. 21.2).

Important
Ne faites pas fonctionner le moteur à un nombre de tours élevé. Lorsqu'il est froid, attendez que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments exigeant le graissage.

Température ambiante élevée *(supérieure à 35 °C):*
Suivez la même procédure sans utiliser le bouton-poussoir (1).

Température ambiante froide *(inférieure à 10 °C):*
Suivez la procédure décrite pour "Température extérieure normale", en prolongeant le temps de mise en température du moteur jusqu'à 5 minutes.

F

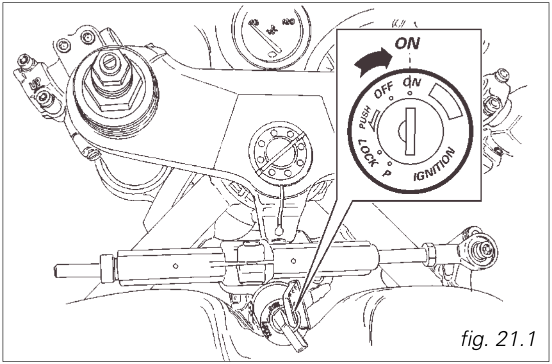


fig. 21.1

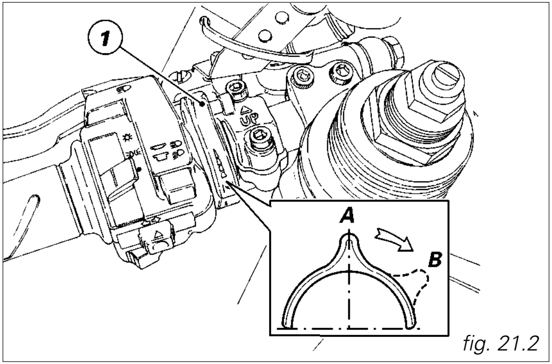


fig. 21.2

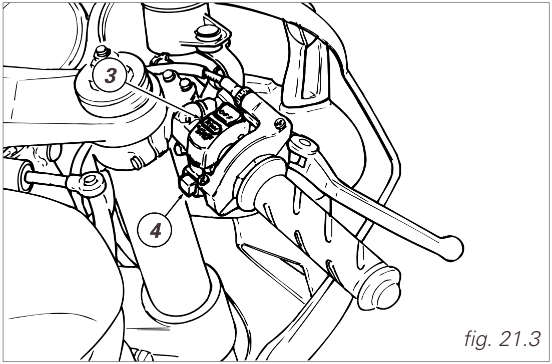


fig. 21.3

Démarrage et mise en route du motocycle

1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
2) Du bout de votre pied, baissez avec décision le levier de sélection vitesses de manière à engager le premier rapport.
3) Accélérez en agissant sur la poignée de commande des gaz et en lâchant à la fois et graduellement le levier d'embrayage: le véhicule commencera à se déplacer.
4) Lâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
5) Pour passer la seconde vitesse il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur; débrayer subitement, soulever le levier de sélection vitesses et lâcher le levier d'embrayage.
La rétrogradation se fait comme suit: relâchez l'accélérateur, débrayez, accélérez un petit peu le moteur - cela permet la synchronisation des rapports à engager -, rétrogradez et relâchez ensuite le levier d'embrayage.
L'utilisation des commandes doit être effectuée judicieusement et avec rapidité: dans les montées, lorsque le motocycle a tendance à ralentir, rétrogradez sans délais, pour éviter toutes sollicitations anormales non seulement au moteur mais aussi à la structure entière du motocycle.

Important
Evitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier d'embrayage tiré, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Réduisez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur et utilisez ensuite les deux freins ensemble pour l'arrêt définitif. Avant que le motocycle s'arrête, il faut débrayer pour éviter que le moteur s'éteigne à l'improviste.

Attention
L'utilisation indépendante de l'une d'entre les deux commandes réduit l'efficacité du freinage de votre motocycle.
N'utilisez pas le frein trop brusquement ou d'une force exagérée ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte du contrôle du motocycle.
En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage de votre motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte du contrôle du motocycle.
Lorsque vous empruntez de longues parcourez en forte pente, utilisez le frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances: une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures de frein avec une réduction importante de la capacité de freinage.
Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et sont préjudiciables à la précision de conduite et à la tenue en virage.

Mise à l'arrêt du motocycle

*Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée de l'accélérateur. Rétrogradez jusqu'à la première vitesse et par la suite mettez au point mort. Freinez et mettez la moto à l'arrêt. Eteignez le moteur en déplaçant la clé de contact en position **OFF** (page 12).*

Important

*Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé de contact en position **ON** pour éviter de porter préjudice aux composants électriques.*

Attention

L'utilisation de cadenas ou verrouillages empêchant le véhicule de rouler (ex. : verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse et peut être préjudiciable au fonctionnement du motocycle ainsi qu'à la sécurité du pilote.

F

Ravitaillement carburant *(fig. 22.1)*

Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon.

Attention

Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.

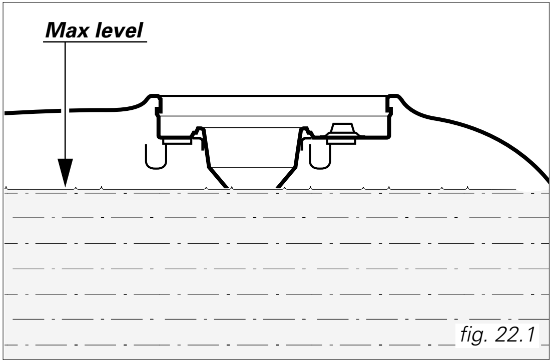


fig. 22.1

Stationnement

Garez le motocycle en utilisant sa béquille latérale (voir page 23).
*Tournez le guidon tout à gauche et déplacez la clé de contact en position **LOCK** (fig. 22.2) pour éviter les vols.*
*Si vous garez votre moto dans un garage ou à l'intérieur d'autres structures, veillez à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur tout près de votre motocycle. Si besoin est, on peut laisser le feu de position allumé en tournant la clé sur **P** (fig. 22.2).*

Important

*Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si le motocycle est sans surveillance.*

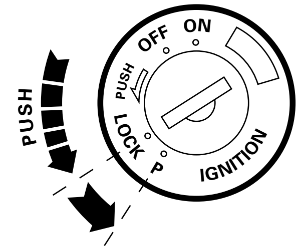


fig. 22.2

F

Accessoires en dotation *(fig. 23)*
Le dégagement (1) au-dessous du fuselage abrite :
un manuel d'utilisation et entretien ;
un lacet d'ancrage du casque ;
un jeu d'outils pour les normales opérations d'entretien et de contrôle.

Pour y avoir accès, il est nécessaire de lever le fuselage en intervenant sur la serrure (page 21).

Le kit d'outils *(fig. 24)*
comprend :
1) clé polygonale 14 mm ;
2) clé six pans mâle de 10/8/6/5/4 mm ;
3) clé d'excentrique arrière ;
4) clé de pivot de roue avant ;
5) rallonge à clé d'excentrique arrière ;
6) clé à bougies six pans ;
7) tige de clé à bougies ;
8) double tournevis ;
9) lacet d'ancrage casque.

F

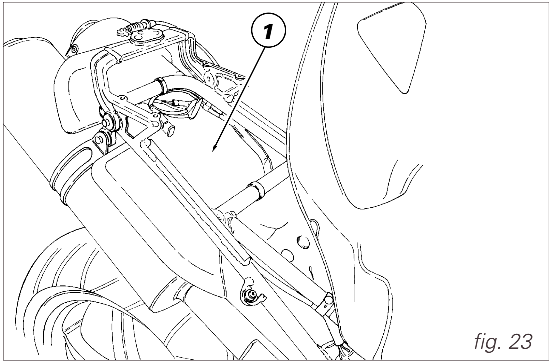


fig. 23

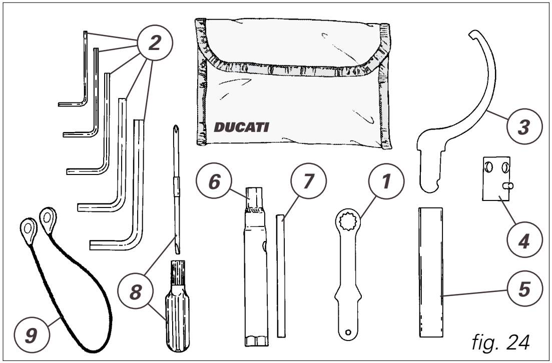


fig. 24

PRINCIPALES OPERATIONS D'ENTRETIEN

Dépose de l'habillage

Pour effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation il s'avère nécessaire de déposer certains éléments de l'habillage du motocycle.

Attention

L'inexécution ou l'exécution imparfaite de la repose d'un des éléments précédemment retirés peut en provoquer le détachement soudain durant la marche, d'où la perte de contrôle du motocycle.

Important

Pour ne pas porter préjudice aux éléments peints du carénage et au saute-vent de la bulle, lors de chaque remontage placez toujours les rondelles en nylon en correspondance avec les vis de serrage. Certaines vis de serrage sont auto-taraudeuses. Ne les serrez pas de manière exagérée pour éviter d'en endommager le filetage et empêcher le serrage après coup.

Demi-carénages latéraux *(fig. 25)*

Retirez les demi-carénages en dévissant les éléments suivants :

les trois attaches (1) côté droit et gauche du dessous-de-carénage ;

les quatre attaches (2) de fixation à la bulle ;

les quatre attaches (3) de fixation au cadre.

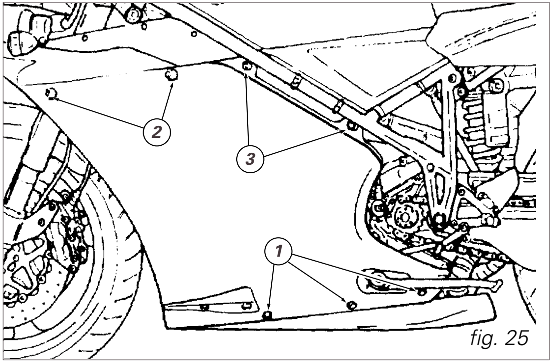


fig. 25

F

Bulle *(fig. 26.1)*
Dévissez la vis centrale (1) fixant les rétroviseurs et décrochez ceux-ci depuis les supports de la bulle.
Dévissez les deux vis (2, fig. 26.2) de fixation au support de phare et décrochez les quatre attaches (3) d'union des demi-carénages.

Important
Lors du remontage, enduire d'un produit "frein-filet moyen" le filet des vis (1).

F

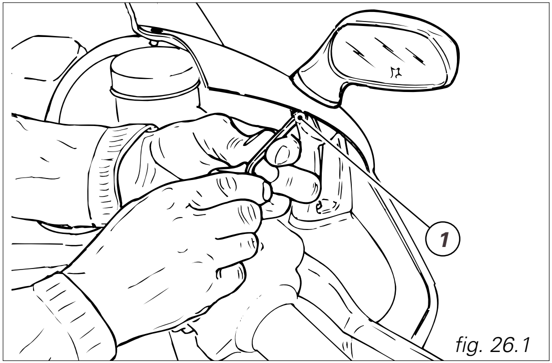


fig. 26.1

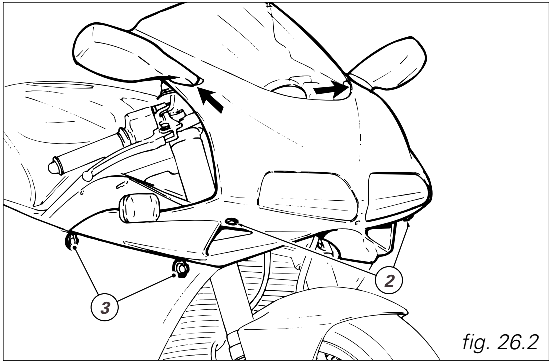


fig. 26.2

Remplacement et nettoyage des filtres à air

(fig.27.1)

Les filtres à air doivent être remplacés avec la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie). Pour avoir accès aux boîtes à filtre, retirez les demi-carénages et la bulle (voir page 36). Dévissez les huit vis de fixation du couvercle extérieur (1, fig. 27.1) et retirez le couvercle en le laissant accroché au câble du clignotant de direction. Faites attention à ne pas retirer la réduction (4) de son logement. Otez le filtre (2, fig. 27.2) de l'emplacement sur le couvercle intérieur (3).

Nettoyez la cartouche du filtre avec un jet d'air comprimé ou, en l'occurrence, remplacez-la.

Important

Un filtre sale réduit l'amenée d'air et procure une consommation de carburant majeure, un moteur moins performant et de la calamine sur les bougies.

N'utilisez pas le motocycle sans filtre; les impuretés existant dans l'air pourraient entrer et porter préjudice au moteur.

Reposez correctement le filtre, ainsi qu'il est indiqué dans la figure 27.2, dans l'emplacement du couvercle intérieur et remontez tous les éléments retirés.

Important

En cas d'utilisation sur des routes poussiéreuses ou humides, remplacez le filtre à des intervalles plus rapprochés que les prescriptions indiquées au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie).

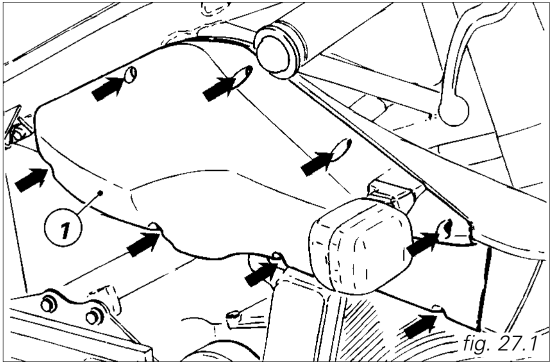


fig. 27.1

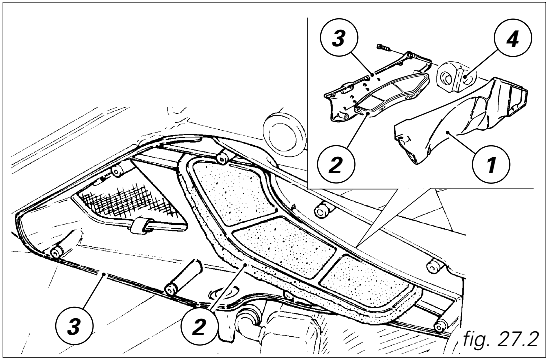


fig. 27.2

Contrôle niveau liquide de refroidissement
(fig. 28.1)
Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement à l'intérieur du vase d'expansion sur le côté gauche du motocycle. Il doit être compris entre les références ***MAX*** *et* ***MIN*** *marquées sur le réservoir.*
Si le niveau devait être trop bas, il faudra faire l'appoint. Retirez le demi-carénage gauche et le réservoir de carburant et dévissez la vis AR (2, fig. 28.2) après avoir levé le fuselage. Otez le réservoir de son ancrage AV en le tirant vers l'arrière. Déplacez-le à droite en laissant les tubulures du carburant branchées.
Dévissez le bouchon de remplissage (1, fig. 28.1) et ajoutez un mélange d'eau et liquide antigel SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35-40% du volume) jusqu'à atteindre le niveau ***MAX.***

F

Vissez de nouveau le bouchon (1) et remontez les éléments précédemment ôtés.
L'utilisation de ce type de mélange permet d'obtenir des conditions de service optimales (qui correspondent à un début de congélation du liquide à –20 °C).

Capacité du circuit de refroidissement : 3,5 dm³ (litres).

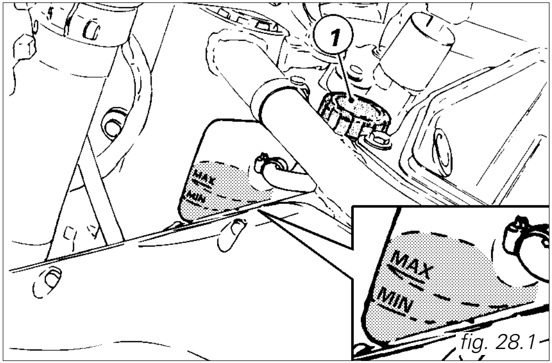


fig. 28.1

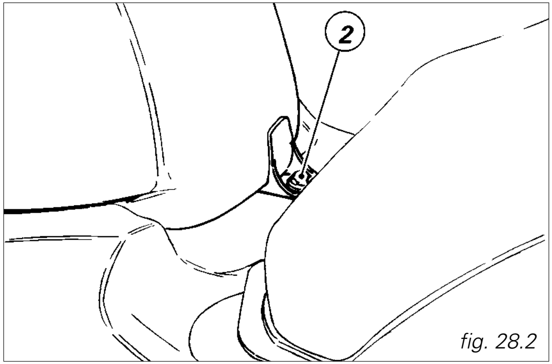


fig. 28.2

Contrôle niveau liquide de freins et embrayage

*Le niveau ne doit pas descendre au-dessous de la marque **MIN** indiquée sur les différents réservoirs (fig. 29).*
Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.
Quant à la remise à niveau du liquide ou à la vidange, suivant la cadence indiquée au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie), faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Important
Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer totalement les tubulures des circuits.

Système d'embrayage

Un jeu trop important au levier de commande et un motocycle qui saute ou s'arrête lors du passage de la vitesse peut signaler la présence d'air dans le système. Faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et la purge du système.

Attention
Le niveau du liquide embrayage à l'intérieur du réservoir a tendance à augmenter à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use. Ne dépassez jamais la valeur prescrite de 3 mm au-dessus du niveau minimum.

Système de freinage

Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein soient en bonnes conditions, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et la purge du système.

Attention
Le liquide des freins et de l'embrayage est dangereux pour certains éléments peints et plastiques. Evitez donc le contact avec ces éléments.
L'huile hydraulique est corrosif et peut porter préjudice ou provoquer des lésions.
Ne pas mélanger d'huiles de qualité différente.
Vérifiez la bonne étanchéité des joints.

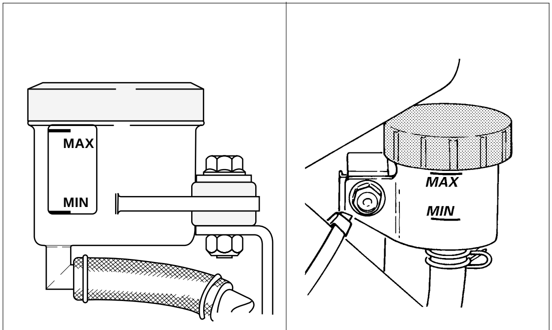


fig. 29

F

Vérification de l'usure des plaquettes de freins

(fig. 30)
Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque plaquette comporte un indicateur d'usure. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.

Important
Pour le remplacement des plaquettes de freins, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

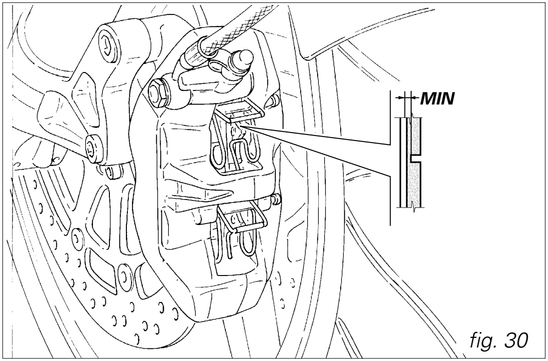


fig. 30

F

Lubrification des articulations

Périodiquement il est nécessaire de contrôler les conditions de la gaine extérieure du câble de commande des gaz et du câble de commande starter. Ils ne doivent pas présenter d'écrasements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur.
Vérifiez le mouvement libre du câble intérieur en agissant sur la commande : si vous constatez du frottement ou des coincements, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Pour prévenir pareils problèmes, graissez périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de chaque commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour le câble des gaz, on préconise d'ouvrir la commande, en desserrant les 2 vis de fixation (1, fig. 31), et de graisser l'extrémité des câbles et le rouet.

Attention

Refermez la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans le rouet.

Reposez le couvercle et serrez les vis (1).

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

Réglage du câble de commande des gaz

La poignée de commande des gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de 1,5 ÷ 2,0 mm, mesurée sur le bord de la poignée.
S'il y a lieu de la reprendre, agir sur l'élément de réglage correspondant (2, fig. 31) situé près de la commande.

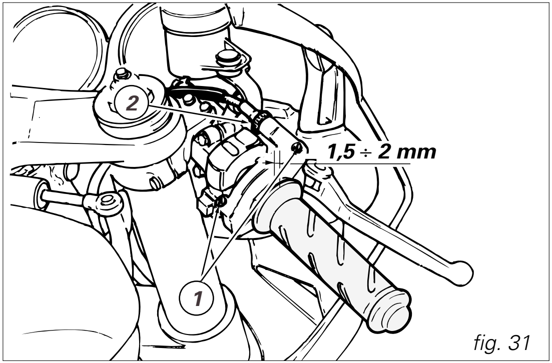


fig. 31

F

Charge de la batterie *(fig. 32)*
Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer du motocycle.
*Retirez le demi-carénage droit (page 37), dévissez la vis (1) et démontez la bride d'attache supérieure. Retirez dans l’ordre: la borne négative (**-**) noire et celle positive (**+**) rouge.*

Attention
La batterie produit des gaz explosibles : gardez-la loin des sources de chaleur.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
*Branchez les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes - rouge au pôle positif (**+**), noir au pôle négatif (**-**).*

F

Important
Reliez la batterie au chargeur avant de l’activer pour éviter la formation d’étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l’intérieur de ses éléments.
Reliez toujours la borne positive rouge (+) en premier.

Remettre la batterie sur son support et serrer la bride supérieure avec la vis (1), puis relier les bornes en graissant les vis de fixation pour en améliorer la conductibilité.

Attention
Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

Chargez la batterie à 1A pendant 5-10 heures.

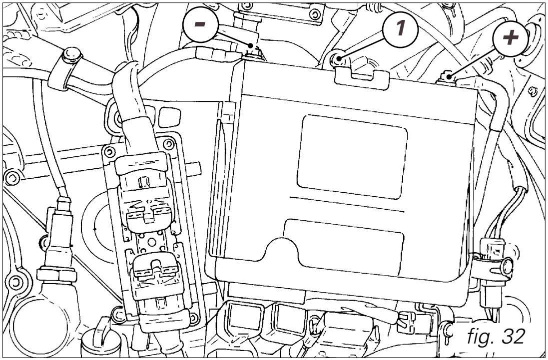


fig. 32

Modification de l'angle de châsse *(fig. 33.1)*
Pour modifier l'angle de chasse, desserrez les deux vis (1) sur le côté droit du cadre.
Dévissez complètement la vis (2) et, à l'aide d'une clé à ergot, tournez de 180° l'extrémité de la colonne (3). Assurez-vous que l'orifice sur l'excentrique est sur le même axe de l'orifice traversant de la colonne de direction. Dans ce but, une flèche indiquant la phase est marquée sur la partie supérieure de l'excentrique.

Vissez à nouveau la vis (2) jusqu'à la faire buter. Graissez le filet des vis (1) avec de l'huile SHELL Retinax HDX2 et serrez-les au couple de 22 Nm.

Notes
Maintenir les demi-guidons non complètement braqués lorsque vous effectuez cette opération.

Après avoir modifié l'angle de chasse, il faut repositionner l'amortisseur. Dévissez la vis (4, fig. 33.2), déplacez l'articulation de l'axe amortisseur au niveau du trou (5) du cadre. Serrez la vis (4) précédemment ôtée en appliquant du frein-filet moyen.

Important
Utilisez l'antivol de direction uniquement si la colonne est réglée sur la position correspondant à 24° 30' d'inclinaison.

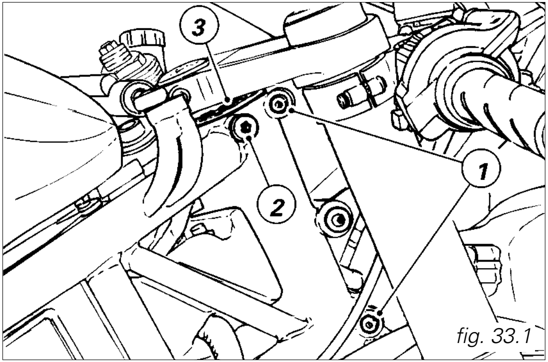


fig. 33.1

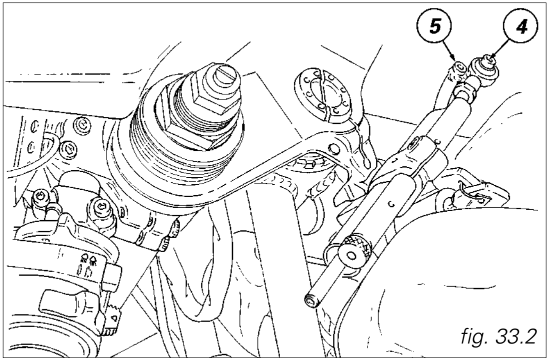


fig. 33.2

F

Contrôle de la tension de la chaîne de transmission *(fig. 34)*
Faites tourner lentement la roue arrière pour trouver la position de tension maxi. de la chaîne.
Avec le motocycle sur sa béquille latérale, poussez la chaîne vers le haut avec un doigt en correspondance de la ligne moyenne du bras oscillant. Le brin inférieur de la chaîne doit avoir un jeu de 25 mm.
Si cela ne s'avère pas, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour réaliser la mise en tension de la chaîne.

Attention
Le serrage correct des vis de blocage du moyeu excentrique est fondamental pour la sécurité du pilote.

Important
Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

F

Graissage de la chaîne de transmission
Ce type de chaîne est pourvu de joints toriques à protection des éléments frottants contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage. Afin de ne pas endommager ces joints durant le nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas un lavage trop violent par des machines à jets de vapeur. Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide de matière absorbante et graissez-la à chacun de ses éléments avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important
L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait être fort préjudiciable à la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

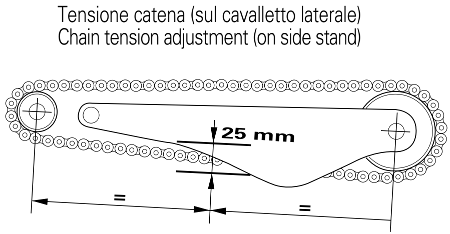


fig. 34

Remplacement des ampoules d'éclairage

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, il faut s'assurer que la lampe de rechange a les valeurs de tension et de puissance spécifiées à la page 64 du paragraphe "Système Electrique".

Vérifiez toujours le bon fonctionnement de l'ampoule neuve avant de reposer les éléments retirés.

Phare

Pour accéder aux ampoules du phare, il faut procéder comme suit.

Dépose des ampoules :

ampoule feu de croisement *(fig. 35.1) : détachez du phare le soufflet en caoutchouc (1). Sortez le connecteur (2) de la lampe en appuyant sur le bouton de déclenchement rapide inférieur.*

Ampoule feu de route côté gauche *(fig. 35.2) : débranchez le connecteur (3) du câble de lampe blanc du câblage avant ; détachez le soufflet en caoutchouc (1) de l'ensemble phare et sortez le câble de lampe.*

Notes

Pour remplacer les ampoules du projecteur il n'est pas nécessaire de détacher le connecteur du câble noir de masse depuis l'ensemble phare.

Décrochez l'agrafe (4) de retenue ampoule et retirez la lampe de son support (fig. 35.1 et 35.2).

Notes

La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée de ses mains, car cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.

Repose ampoules :

insérez les languette de positionnement du socle d'ampoule dans les fentes correspondantes afin d'obtenir l'assiette exacte.

Accrochez l'extrémité de l'agrafe (4, fig. 35.2) aux supports de l'ensemble phare ; reliez les câbles précédemment détachés et remontez le soufflet en caoutchouc (1, fig. 35.2).

Pour remplacer les ampoules du feu de position, il faut retirer la bulle (voir page 37).

Retirez l'avertisseur sonore en dévissant les vis de fixation et ôtez la douille de lampe (5, fig. 35.3) du support de phare. Sortez l'ampoule et remplacez-la.

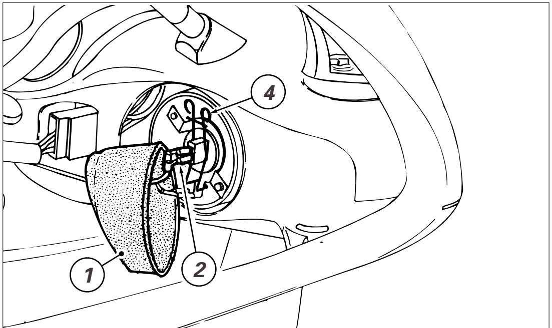


fig. 35.1

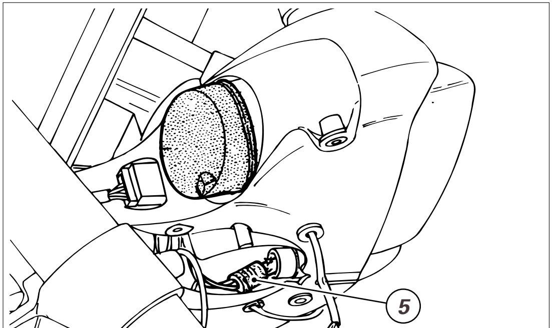


fig. 35.3

F

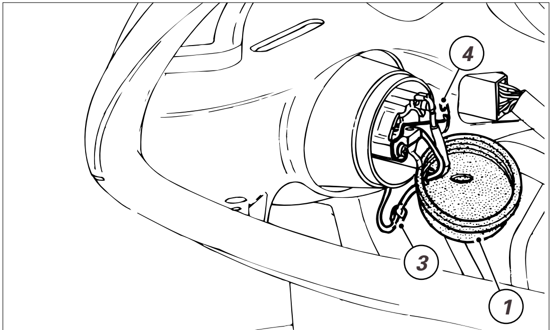


fig. 35.2

Tableau de bord *(fig. 36)*
Retirez la bulle (voir page 37) pour avoir accès aux lampes témoin sur le tableau de bord.
Sous chaque instrument du tableau de bord vous trouverez une ou deux ampoules. Pour leur remplacement il faut sortir la douille de lampe (1) supportant l'ampoule de dessous l'instrument. Otez la lampe et remplacez-la.

Clignotants de direction *(fig. 37)*
Desserrez la vis (1) et séparez la coupelle (2) depuis le support du clignotant.
Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place.
Remontez la coupelle en insérant l'ergot (A) dans le cran correspondant du support du clignotant.
Serrez la vis (1).

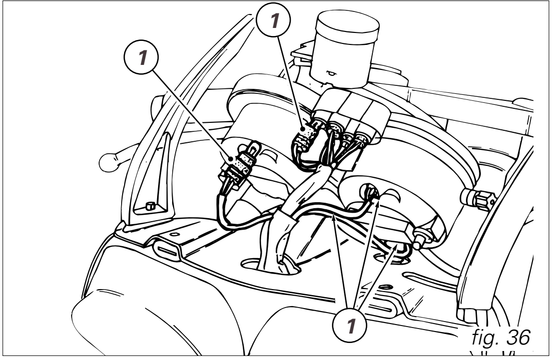


fig. 36

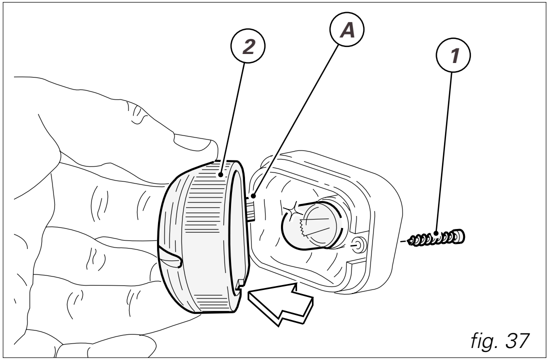


fig. 37

F

Feux stop *(fig. 38.1)*
Pour accéder à l'ampoule d'éclairage plaque, sortez la douille de lampe de l'intérieur du support de plaque. Pour remplacer les ampoules du feu stop et de position, levez le fuselage et dévissez les deux vis (1) de fixation du couvercle (2). Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place. Reposez le couvercle (2).

Eclairage de la plaque à numéro *(fig. 38.2)*
Pour accéder à l'ampoule de l'éclairage de la plaque, retirez la douille de lampe du support de la plaque, puis retirez l'ampoule et remplacez-la.

F

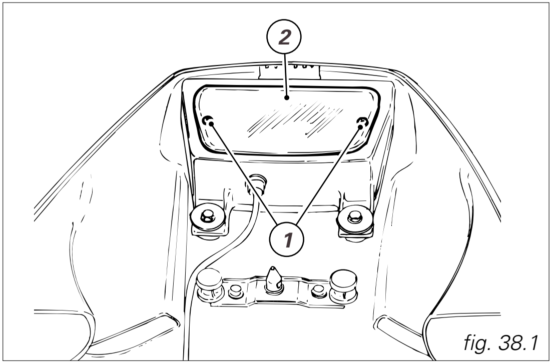
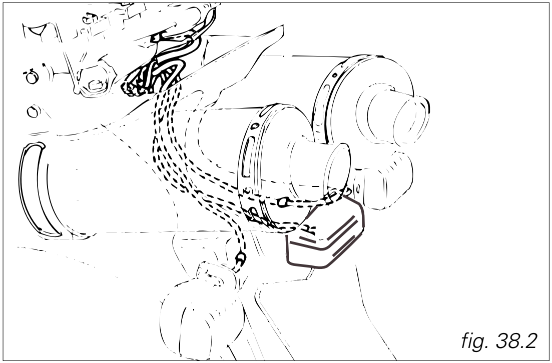


fig. 38.1


fig. 38.2

Réglage de l'assiette du phare *(fig. 39.1)*
Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motocycle, les pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal et en face d'une paroi ou écran, à une distance de 10 m. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du motocycle. Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible. Allumez le feu de croisement :
la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur 9/10 de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.

Notes
La procédure décrite est établie par la "Règlementation Italienne" au sujet de la hauteur maximum du faisceau lumineux.
Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays où le motocycle est utilisé.

La retouche de l'assiette verticale du phare s'effectue en intervenant sur la vis de réglage (1, fig. 39.2), après avoir ôté le bouchon de protection. Si l'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux baisse, vice versa il monte.

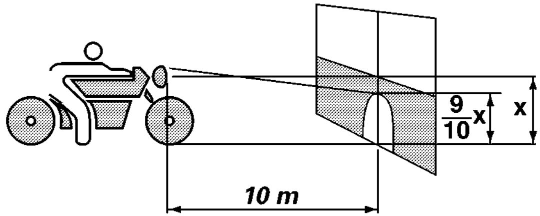


fig. 39.1

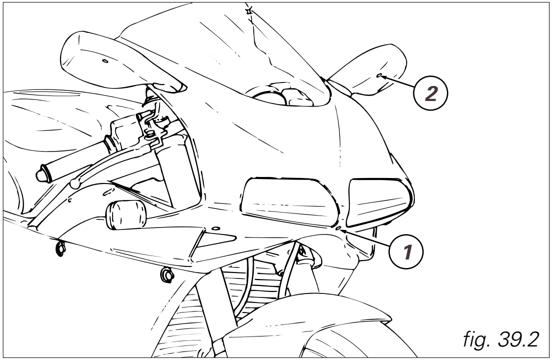


fig. 39.2

F

Réglage des rétroviseurs
A l'aide d'un tournevis à lame cruciforme, desserrez la vis de l'orifice (2, fig. 39.2), réglez manuellement le rétroviseur et serrez les vis.

Pneus Tubeless *(sans chambre à air)*
Pression avant :
2,2 bars - 2,24 Kg/cm^2
Pression arrière :
2,4 bars - 2,44 Kg/cm^2
La pression des pneus peut varier selon la température externe et l'altitude; elle devrait donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important
La pression des pneus doit être contrôlée et réglée lorsqu'ils sont froids.
Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des chaussées très déformées, il faut augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bars.

F

Réparation ou remplacement des pneus (Tubeless)
En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.

Attention
En cas de perforation, remplacez le pneu.
Lors du remplacement des pneus, utilisez la marque et le type d'origine.
Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression pendant la marche. N'utilisez jamais de pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaison soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur le pilote.

Après remplacement d'un pneu, il faut réaliser l'équilibrage de la roue.

Important
Ne détachez ni déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.

Notes
Pour le remplacement des pneus, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour l'assurance d'une dépose et repose des roues correcte.

Epaisseur minimale de la bande de roulement
Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 40) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante: elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.

Important
Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Remplacez-les s'il sont fort abîmés.
Otez le gravier ou les autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

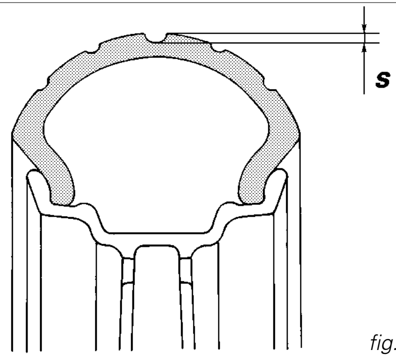


fig. 40

F

Contrôle niveau d'huile moteur *(fig. 41)*
Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) sur le cache d'embrayage. Contrôlez le niveau motocycle parfaitement vertical et moteur froid. Le niveau doit se maintenir entre les marques du hublot de regard. Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4. Otez le bouchon de remplissage (2) et complétez l'huile jusqu'au niveau établi. Remettez le bouchon.

Important
Pour la vidange d'huile moteur et le remplacement des filtres à huile, avec la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie), faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

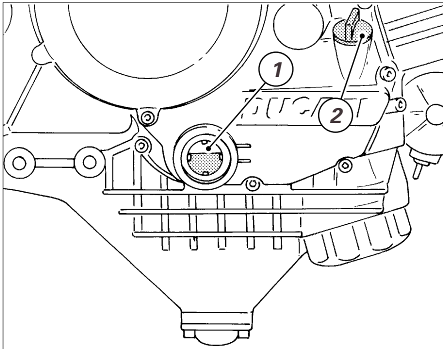
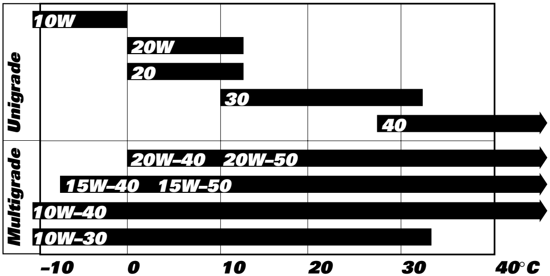


fig. 41

Viscosité
SAE 10W-40
Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation du motocycle se trouve dans les limites de la gamme prescrite.



Nettoyage et remplacement des bougies *(fig. 42)*
Les bougies sont un élément important du moteur et doivent donc être systématiquement contrôlées.
Cette action s'avère assez facile et permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.
Retirez le demi-carénage gauche, sortez les capuchons des bougies et enlevez-les de la culasse à l'aide de la clé en dotation.
Vérifiez la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale: une couleur uniforme marron clair témoigne un bon état du moteur.
Si l'on constate une couleur différente ou de la calamine sombre, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale: si elle se présente usée et vitreuse, remplacez la bougie.
Contrôlez l'écart entre les électrodes: il doit être de 0,6-0,7 mm.

Important
En cas de réglage prendre garde à plier l'électrode latérale. Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.
Nettoyez l'électrode et l'isolation soigneusement à l'aide d'une petite brosse métallique et vérifiez la condition du joint.
Nettoyez soigneusement son emplacement sur la culasse et prenez garde à ne pas laisser tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.

Reposez la bougie sur la culasse en la vissant jusqu'au fond du filetage. Serrez au couple de 20 Nm.
Si l'on ne dispose pas de clé dynamométrique, après le serrage à la main, serrez encore de 1/2 tour avec la clé en dotation.

Important
N'utilisez pas des bougies ayant un degré thermique non approprié ni une longueur différente du filetage. La bougie doit être serrée correctement.

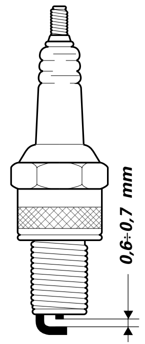


fig. 42

F

Nettoyage général

Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motocycle suivant l'utilisation et les conditions des routes parcourues. Pour ce faire, servez-vous de produits appropriés, biodégradables si possible, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.

Important

Ne lavez pas le motocycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces encore chaudes. N'orientez pas de jets d'eau chaude ni sous haute pression vers le motocycle. L'utilisation de machines à jet de vapeur pourrait entraîner le grippage du moteur ou des anomalies graves aux fourches, moyeux des roues, circuit électrique, joints SPI de la fourche, prises au vent et pots d'échappement, et, par conséquent, la perte des conditions techniques nécessaires à la sécurité du véhicule.

Si quelques parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant à nettoyer, tout en empêchant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincez le motocycle à l'eau tiède et essuyez toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau chamoisée.

Attention

Parfois les freins ne répondent pas après le lavage du motocycle.

Ne graissez ni lubrifiez les disques de frein, on pourrait réduire l'efficacité du freinage de la machine. Nettoyez les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

Si le motocycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations ci-dessous:
réalisez un nettoyage général;
vidangez le réservoir carburant en ôtant le bouchon de vidange avec joint;
introduisez, par les sièges des bougies, un peu d'huile moteur dans les cylindres et faites tourner un peu le moteur manuellement, afin de distribuer un film protecteur sur les parois internes;
placez le motocycle sur le support;
débranchez et ôtez la batterie. Le contrôle et, au besoin, la recharge de la batterie s'avèrent nécessaires en cas de non-utilisation du motocycle pour une période supérieure à un mois.
Recouvrez le motocycle d'une housse appropriée pour protéger la peinture tout en laissant cependant évaporer la buée.
La housse est disponible auprès Ducati Performance.

Remarques importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.
Réalisez, en l'occurence, les contrôles périodiques prévus et remplacez tout ce qu'il faut par des pièces détachées spécifiques d'origine Ducati, qui se conforment aux règles des différents pays.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Encombrement *(mm) (fig. 43)*

Poids

A sec :
187 kg
A pleine charge :
307 kg.

Attention

Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocycle, tout comme provoquer la perte de contrôle du véhicule.

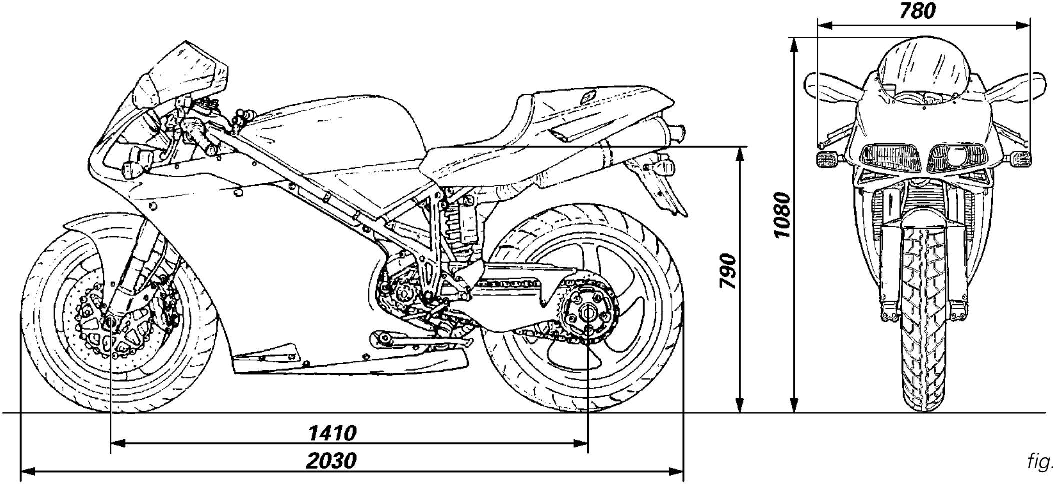


fig. 43

F

Ravitaillements	***Type***	***dm^3 (litres)***
Réservoir à essence, y compris une réserve de 4 dm^3 (litres)	*Essence 95-98 RON*	*17*
Carter moteur et filtre	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,8*
Circuits de freins AV/AR et embrayage	*Liquide spécifique pour les systèmes hydrauliques SHELL - Advance Brake DOT 4*	—
Chaîne	*Produits pour chaînes à joints toriques SHELL - Advance Chain ou Advance Teflon Chain*	—
Câble de compteur kilométrique	*Graisse SHELL – Alvania R3 ou Retinax LX2*	—
Roulements de direction	*Graisse SHELL – Alvania R3 ou Retinax LX2*	—
Protection pour contacts électriques	*Spray pour le traitement des systèmes électriques SHELL - Advance Contact Cleaner*	—
Fourche avant	*SHELL - Advance Fork 7,5 ou Donax TA*	*0,480 (par tube)*
Circuit de refroidissement	*Liquide antigel SHELL – Advance Coolant ou Glycoshell 35-40 % ajouté à l'eau*	*3,5*

Important
L'emploi d'additifs dans l'essence ou dans les lubrifiants est à proscrire.

F

Moteur

Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal de 90°.
Alésage :
100 mm
Course :
63,5 mm
Cylindrée totale
998 cm^3 :
Taux de compression :
1:11,4 ±0,5
Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :
100/136 Kw/Ch à 10.200 min^{-1}
Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :
10,3 Kgm à 8.000 min^{-1}
Régime max. :
10.500 min^{-1}

F

Important
Quelle que soit la condition de marche, il ne faut pas dépasser la limite de vitesse maxi.

Distribution

Desmodromique, *quatre soupapes par cylindre, actionnées par huit culbuteurs (quatre culbuteurs d'ouverture et quatre de fermeture) et par deux arbres de distribution en tête. Le vilebrequin la commande à l'aide d'engrenages cylindriques, poulies et courroies crantées.*

Schéma de la distribution desmodromique *(fig. 44)*
1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur) ;
2) pastille de réglage culbuteur supérieur ;
3) pastille de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
4) ressort de rappel du culbuteur inférieur ;
5) culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
6) arbre de distribution ;
7) soupape.

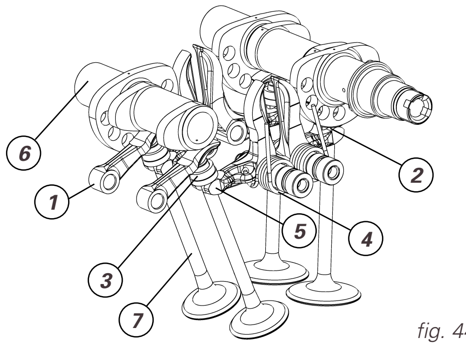


fig. 44

Bougies d'allumage
Marque :
CHAMPION
Type :
RG 4 HC.

Performances
La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées (voir Carnet de Garantie).
Vitesse max. :
au-delà de 270 Km/h.

Freins

Avant
A double disque semi-flottant perforé.
Matériau :
acier
Diamètre du disque :
320 mm.
Commande hydraulique par levier, à la droite du guidon.
Surface de freinage :
79 cm^2.
Etriers de frein avec pistons différenciés.
Marque :
BREMBO
Type :
34 - 4 pistons.
Garniture :
TOSHIBA TT 2172
Type de maître-cylindre :
PSC 15.

Arrière
A disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque :
220 mm.
Commande hydraulique par pédale côté droit.
Surface de freinage :
25 cm^2.
Marque :
BREMBO
Type :
32 - 2 pistons.
Garniture :
FERIT I/D 450 FF.
Type de maître-cylindre :
PS 11.

⚠ **Attention**
Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, lavez abondamment à l'eau courante la partie concernée.

Transmission
Embrayage à sec actionné par levier côté gauche du guidon.
Transmission entre moteur et arbre primaire de la boîte par pignons à dents droites.
Rapport :
32/59
Boîte à 6 vitesses avec pignon en prise constante, pédale de commande à gauche.
Rapport pignon/couronne :
15/36
Rapports totaux :
1e 15/37
2e 17/30
3e 20/28
4e 22/26
5e 23/24
6e 24/23

F

Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne :
Marque :
DID
Type :
525 HV.
Dimensions :
5/8"x 5/16"
N° de maillons :
94.

Important
Les rapports indiqués ont été homologués et il ne faut pas les modifier.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du motocycle à des parcours spéciaux, ou compétitions et pour vous indiquer des rapports différents de ceux standard. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Attention
Pour remplacer la couronne AR, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Le remplacement non approprié de cet élément peut être fort préjudiciable à la sécurité du pilote et endommager de manière irréparable le motocycle.

Cadre
En treillis tubulaire - structure supérieure en tubes d'acier à haute résistance
Angle de braquage (de chaque côté) :
27°

Pour utiliser de manière optimale votre motocycle sur piste, l'angle de chasse peut être modifié (voir page 45).

Pour une utilisation sur route, la géométrie STANDARD de la colonne de direction est la suivante :
angle de chasse :
24°30'
chasse :
97 mm.

Pour une utilisation sur piste, la géométrie peut être modifiée, afin d'adapter le motocycle aux caractéristiques du circuit de la façon suivante :
angle de chasse :
23°30'
chasse :
91 mm.

Notes
Si on règle l'angle de chasse à 23°30', l'antivol de direction n'est plus fonctionnant.

Roues
Jantes en alliage léger à cinq bâtons.

Avant
Dimensions :
3.50x17"

Arrière
Dimensions :
5,50x17"
La roue AV est du type à axe amovible.
La roue AR est fixée en porte-à-faux au moyeu du barbotin grâce à un écrou et à une agrafe de sécurité. Le changement de roue se fait en vitesse avec ce système.

Pneus

Avant
Radial, type "tubeless".
Dimensions :
120/70-ZR17.

Arrière
Radial, type "tubeless".
Dimensions :
190/50-ZR17

Suspensions

Avant
Fourche hydraulique inversée, équipée de réglage extérieur de l'action hydraulique amortissante en extension, compression et de la précontrainte des ressorts à l'intérieur des tubes.
Diamètre tubes porteurs :
43 mm.
Débattement sur l'axe des tubes :
120 mm.

Arrière
A commande progressive obtenue par l'interposition d'un balancier, entre cadre et pivot supérieur de l'amortisseur. L'amortisseur, réglable en extension, compression et dans la précontrainte du ressort, est fixée au-dessous d'un monobras oscillant en alliage léger. Le bras oscillant tourne autour du pivot traversant le cadre et directement calé sur le moteur.

F

Cette solution technologique procure une stabilité exceptionnelle à la machine.
Débattement :
71 mm.
Débattement de la roue :
130 mm.

Circuit électrique
Se compose des principaux éléments qui suivent:
***phare avant** consistant en :*
*unité phare code polyellipsoïdale à condensateur **12V-55W ;***
unité feu de route 12V-55W ;
feu de position** avec deux ampoules **12V-5W.
***Tableau de bord,** lampes témoin **12V-1,2W** et lampes d'éclairage instrument **12V-2W**.*
***Commandes électriques** sur les demi-guidons.*
***Clignotants de direction,** ampoules **12V-10W**.*
Avertisseur sonore.
Contacteurs feux stop.
Batterie, 12V-10 Ah.
Alternateur, 12V-520W.
***Régulateur électronique,** protégé par fusible de **40 A** placé à côté de la batterie.*
Démarreur électrique, 12V-0,7 kW.
Feu arrière,** ampoule à double filament, **12V-5/21W** pour signaler l'arrêt, et **feu de position ;
ampoule 12V-5W pour éclairage de plaque à numéro.

Notes
Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement des ampoules" à la page 47.

Fusibles

La boîte à fusibles principale (fig. 45.1) est placée au côté droit du cadre. Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.

Le fusible placé près de la batterie (fig. 45.2) protège le régulateur électronique. Pour accéder au fusible, il faut retirer le capuchon de protection (2).

On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament conducteur interne (3, fig. 45.3).

Important

Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement du fusible avec clé de contact en position ***OFF.***

Attention

N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques différentes des celles établies. Faute du respect de cette règle, on pourrait porter préjudice au système électrique ou même provoquer des incendies.

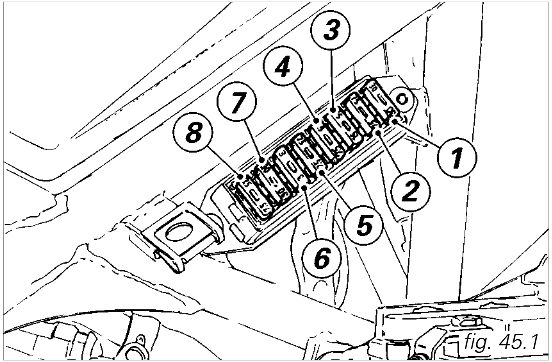


fig. 45.1

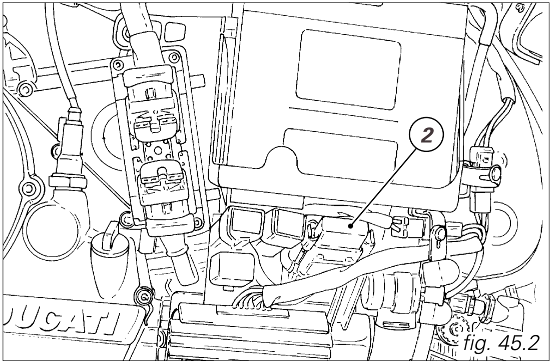


fig. 45.2

F

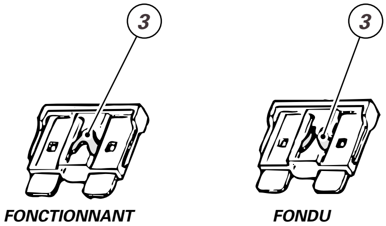


fig. 45.3

F

Légende plan de câblage électrique/injection

1) Commutateur poignée droite
2) Commutateur à clé
3) Relais allumage
4) Boîte à fusibles
5) Intermittence
6) Capteur de température eau
7) Electroventilateur droit
8) Démarreur électrique
9) Solénoïde de direction
10) Batterie
11) Fusible du régulateur
12) Regulator
13) Alternateur
14) Clignotant de direction arrière droit
15) Feu arrière
16) Eclairage de plaque
17) Clignotant de direction arrière gauche
18) Réservoir de carburant
19) Connexion autodiagnostic
20) Relais d’injection
21) Bobine cylindre horizontal
22) Bobine cylindre vertical
23) Bougie cylindre horizontal
24) Bougie cylindre vertical
25) Injecteur cylindre horizontal
26) Injecteur cylindre vertical
27) Potentiomètre papillon
28) Capteur de phase/tours moteur
29) Transmetteur température eau
30) Contacteur béquille latérale
31) Unité allumage/injection
32) Electroventilateur gauche
33) Contacteur point mort
34) Contacteur pression huile
35) Contacteur feu stop arrière
36) Contacteur feu stop avant
37) Commutateur gauche
38) Transmetteur température air/pression
39) Instruments
40) Clignotant de direction avant gauche
41) Avertisseur sonore
42) Relais feux de route
43) Phare
44) Clignotant de direction avant droit

Code couleur des faisceaux
_W-Y_ _Blanc-Jaune_
_P_ _Rose_
_Y-G_ _Jaune-Vert_
_G_ _Vert_
_R-G_ _Rouge-Vert_
_W-R_ _Blanc-Rouge_
_W_ _Blanc_
_V-Bk_ _Violet-Noir_
_Y_ _Jaune_
_W-G_ _Blanc-Vert_
_Bn_ _Marron_
_G-W_ _Vert-Blanc_
_W-Bk_ _Blanc-Noir_
_R-Bk_ _Rouge-Noir_
_R-B_ _Rouge-Bleu_
_Gr-R_ _Gris-Rouge_
_R_ _Rouge_
_W-Bn_ _Blanc-Marron_
_O_ _Orange_
_Bn-W_ _Marron-Blanc_
_Y-Bk_ _Jaune-Noir_
_Gr_ _Gris_
_B-Bk_ _Bleu-Noir_
_Lb_ _Bleu ciel_
_Bk_ _Noir_
_V-W_ _Violet-Blanc_
_Y-B_ _Jaune-Bleu_
_Bn-G_ _Marron-Vert_
_G-Gr_ _Vert-Gris_
_O-G_ _Orange-Vert_
_Gr-Y_ _Gris-Jaune_
_Gr-B_ _Gris-Bleu_
_O-B_ _Orange-Bleu_

Légende boîte à fusibles _(4)_

Pos.	_Consommateurs_	_Val._
_1-9_	_Interrupteur général_	_30 A_
_2-10_	_Pompe à carburant, injecteurs, bobines_	_20 A_
_3-11_	_Key sense_	_7,5 A_
_4-12_	_Alimentation boîtier électronique_	_3 A_
_5-13_	_Feux de route et feux de croisement_	_15 A_
_6-14_	_Clignotants de direction, témoins, feux de position, éclairage tableau de bord_	_10 A_
_7-15_	_Stop, avertisseur sonore_	_7,5 A_
_8-16_	_Electroventilateur de refroidissement_	_7,5 A_

Notes
Le plan du câblage électrique se trouve à la fin de ce manuel.

F

AIDE-MEMOIRE POUR L'ENTRETIEN PERIODIQUE

km	Nom du Service Ducati	Kilométrage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

F

Anleitungs- und Instandhaltungsheft

DUCATI 998S

D

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisten" begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Spaß und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service zu bieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen, in dieser Betriebsanleitung aufgeführten Normen aufmerksam zu befolgen, dies insbesondere was die Einlaufzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere Vertragshändler.

Viel Vergnügen!

Hinweis
Die Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für eventuelle Fehler, die bei der Zusammenstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Die Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können.

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung
Diese Betriebsanleitung ist ein Teil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

INHALTSVERZEICHNIS

D

D

ALLGEMEINE HINWEISE

Garantie

Hinsichtlich einer Produktgarantie und -verläßlichkeit, weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse eingehend darauf hin, sich für die Durchführung aller Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an einen Vertragshändler oder an eine Vertragswerkstatt zu wenden. Unser hochqualifiziertes Personal verfügt über die für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Ausrüstung und verwendet insbesondere nur Originalersatzteile der Ducati. Ersatzteile, die eine komplette Austauschbarkeit, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Alle Ducati-Motorräder sind ist mit einem „Garantieheft“ ausgestattet. Die Garantie wird jedoch nicht mehr gewährleistet, wenn Motorräder bei Rennen oder anderweitigen Sportwettkämpfen eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen und sie dürfen nicht durch anderweitige Teile, die keine Originalteile sind, ersetzt werden. Die sofortige Folge wäre in diesem Fall der Verfall jeglichen Rechts auf Garantie.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad dabei kennenzulernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, könnten Ihnen während Ihren Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und ermöglichen es Ihnen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten.

Achtung
Ein Nichteinhalten dieser Anleitungen kann Gefahrensituationen schaffen und zu schweren Verletzungen und auch zum Tod führen.

Wichtig
Es besteht die Möglichkeit das Motorrad und/oder seine Bestandteile zu beschädigen.

Hinweis
Weitere Informationen über den laufenden Vorgang.

*Alle Angaben in bezug auf **rechts** oder **links** beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.*

Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt

Achtung
Vor dem Einsatz des Motorrads lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des jeweiligen Motorradfahrers verursacht. Deshalb darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden; um das Motorrad verwenden zu dürfen, muss man im Besitz eines regulären Führerscheins sein.
Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen leihen, die über keinen regulären Führerschein verfügen.
*Der muss Fahrer **immer** einen Schutzhelm tragen.*
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Zubehör tragen, welches sich in die Steuerungen verhängen oder die Sicht behindern könnte.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, muss der Fahrer seine Füße auf den Fußrasten abstützen.
*Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen der Fahrbahn bereit zu sein, muss der Fahrer die Lenkerhälften **immer** fest mit beiden Händen umgreifen.*
Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen müssen beachtet werden.
*Immer die Geschwindigkeitsbegrenzungen, dort wo angegeben, einhalten und **niemals** die Geschwindigkeit, welche von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird, überschreiten.*
***Immer** und rechtzeitig durch Einschalten der jeweiligen Blinker, jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen.*
Sich gut ersichtlich zeigen und vermeiden im "Toten Winkel“ der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.
Besonders an Kreuzungen, an den Ausfahrten aus Privat- oder öffentlichen Parkplätzen und auf den Zufahrten zu Autobahnen Acht geben.
*Beim Tanken **stets** den Motor abstellen und besonders darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.*
Beim Tanken des Motorrads niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich.
Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen sollten, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
***Immer** den Zündschlüssel abziehen, wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt.*
Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.
Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden.
Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier leicht umfallen kann.

Fahrten mit voller Ladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrtwegen mit voller Ladung vollkommen sicher reisen kann. Die Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diese Sicherheitsstandards aufrecht erhalten und um Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Information zur Tragfähigkeit

Das Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads mit Fahrer, Gepäck und Zubehör darf nicht überschritten werden: 310 kg.

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und am besten in der Mitte des Motorrads ausrichten. Das Gepäck fest an der Motorradstruktur befestigen: Nicht richtig befestigtes Gepäck kann ein instabiles Motorrad zur Folge haben.
Keinerlei voluminöse und schwere Elemente am Lenkkopf oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.
Niemals Teile in die Freiräume zwischen dem Rahmen einfügen, da sie mit den Bewegungsorganen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.
Überprüfen, ob die Reifen den auf Seite 52 angegebenen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

Wichtig

Für die Montage des Kit "Corsa" wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt. Ein mit diesem Kit ausgestattetes Motorrad darf nicht im Straßenverkehr, sondern ausschließlich nur auf geschlossenen Strecken eingesetzt werden.

Erkennungsdaten

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Erkennungsnummern versehen; eine für den Rahmen (Abb. 1.1) und eine für den Motor (Abb. 1.2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und müssen bei Ersatzteilbestellungen unbedingt angegeben werden.

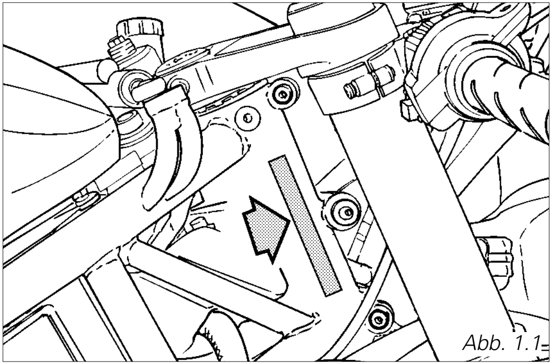


Abb. 1.1

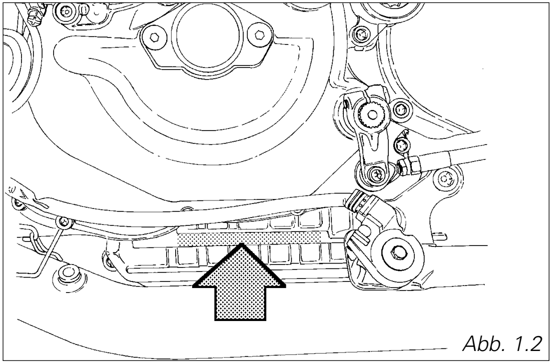


Abb. 1.2

D

FAHRSTEUERUNGEN

Achtung
Dieses Kapitel zeigt die Anordnung und die Funktion der Steuerungen, die beim Fahren des Motorrads erforderlich sind. Vor einem Verwenden der entsprechenden Steuerungen, müssen daher folgende Beschreibung aufmerksam durchgelesen werden.

Anordnung der Motorradsteuerungen (Abb. 2)

1) Instrumentenbrett
2) Zündschalter und Lenkradschloss
3) Linker Umschalter
4) Kupplungssteuerhebel
5) Kaltstarter
6) Rechter Umschalter
7) Gasdrehgriff
8) Vorderradbremshebel
9) Gangschaltpedal
10) Hinterradbremspedal

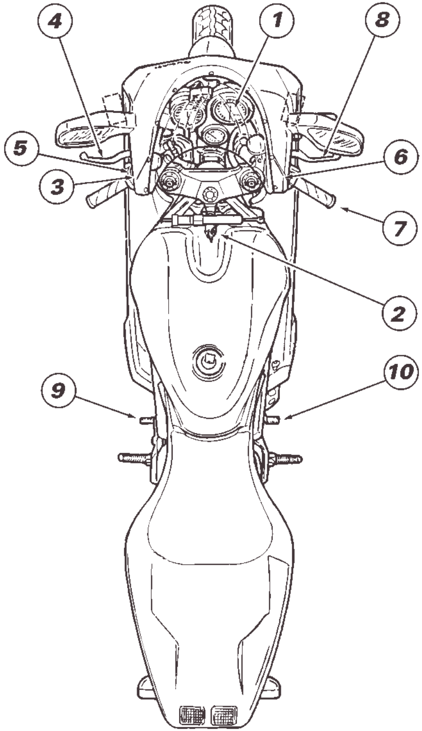


Abb. 2

Instrumentenbrett *(Abb. 3)*
1) ***Tachometer*** *(km/h). Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.*
a) ***Kilometerzähler*** *(km). Zeigt die insgesamt befahrene Strecke an.*
b) ***Tageskilometerzähler*** *(km). Zeigt die seit dem letzten Rückstellen gefahrene Strecke an.*
c) ***Rückstellknopf*** *für Tageskilometerzähler. Durch sein Drehen wird der Tageskilometerzählers auf "0000" zurückgesetzt.*
2) ***Drehzahlmesser*** *(min^{-1}). Zeigt die Drehzahl des Motors pro Minute an.*
3) ***Grüne Kontrollleuchte N.*** *Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.*
4) ***Gelbe Kontrollleuchte*** ⛽ *. Ihr Aufleuchten zeigt an, dass der Tank in Reserve steht und noch circa 4 Liter Kraftstoff vorhanden sind.*
5) ***Grüne Kontrollleuchte*** ⇦⇨***.*** *Ihr Aufblinken zeigt an, dass ein Blinker eingeschaltet ist.*
6) ***Rote Kontrollleuchte*** *. Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschalter auf* ***ON*** *gestellt wird, muss aber einige Sekunden nach dem Anlass wieder erlöschen. Es kann vorkommen, dass sie bei einem besonders heißen Motor kurz aufleuchtet, müsste in diesem Fall jedoch bei steigender Drehzahl wieder erlöschen.*

Wichtig
Leuchtet diese Kontrollleuchte (6) weiter auf, darf man nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.

7) ***Blaue Kontrollleuchte*** *. Ihr Aufleuchten zeigt an, dass das rechte Fernlicht eingeschaltet ist.*
8) ***Wassertemperaturanzeige*** *. Zeigt die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit an.*

Wichtig
Das Motorrad darf nicht gefahren werden, wenn der Motor die Höchsttemperatur erreicht hat, da es sonst zu Motorschäden kommen könnte.

Bei eingeschaltetem Standlicht ist das Instrumentenbrett beleuchtet.

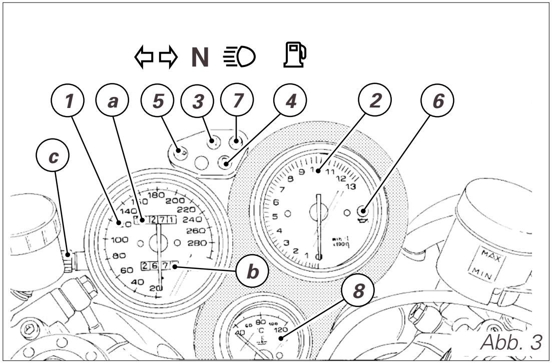


Abb. 3

D

Schlüssel *(Abb. 4)*
Es werden zwei Universalschlüssel, die für den Anlass des Motorrads, das Lenkerschloss und das Sitzbankschloss erforderlich sind, darüber hinaus noch ein Anhänger (1) mit der Identifikationsnummer dieser Schlüssel geliefert.

Hinweis
Die Schlüssel voneinander trennen und den Anhänger an einem sicheren Ort aufbewahren.

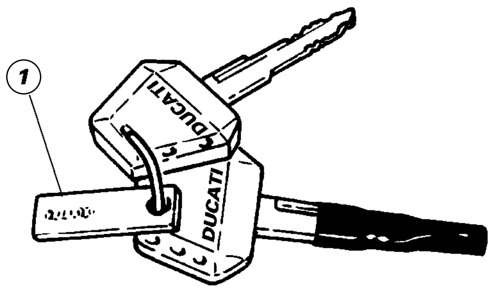


Abb. 4

Zündschlüsselschalter und Lenkradschloss
(Abb. 5)
Ist vor dem Tank angebracht und kann auf vier Positionen gestellt werden:
A) ***ON****: befähigt Funktion von Lichtern und Motor.*
B) ***OFF****: schaltet Funktion von Lichtern und Motor aus.*
C) ***LOCK****: blockiert den Lenker.*
D) ***P****: Standlichter und Lenkradschloss.*

Achtung
Dieses Motorrad ist mit einem energiesparendem Steuergerät ausgestattet. Bleibt der Zündschlüssel zufällig auf ON, ohne dass der Anlasser betätigt wird, schaltet sich das Steuergerät nach15 Sekunden aus und vermeidet dadurch eine überflussige Energieentnahme. Nach Ablauf dieser Zeit muss der Zündschlüssel daher erst auf ***OFF*** *und dann erneut auf* ***ON*** *gedreht werden.*

Hinweis
Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen bringen zu können, muss man ihn eindrücken und entsprechend ausrichten. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

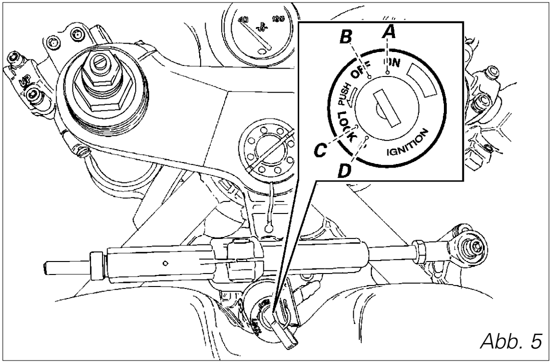


Abb. 5

3) ***Drucktaste*** ⇦⇨ *= Blinkerschalter mit drei Positionen:*
mittlere Position = ausgeschaltet;
Position ⇦ *= Abbiegen nach links;*
Position ⇨ *= Abbiegen nach rechts.*
Um die jeweilige Blinklichtfunktion ausschalten zu können, muss der kleine Hebel an der Blinkersteuerung, nachdem er wieder in die Mitte zurückgesprungen ist, niedergedrückt werden.

4) ***Drucktaste*** *= Hupe.*

5) ***Drucktaste*** *= Lichthupe.*

Linker Umschalter *(Abb. 6)*
1) ***Umschalter,*** *Lichtschalter mit drei Positionen:*
nach unten **O** *= Lichter aus;*
Mitte = vorderes und hinters Standlicht, Kennzeichenbeleuchtung und Beleuchtung des Instrumentenbretts eingeschaltet.
nach oben ☼ *= Scheinwerfer, vorderes und hinteres Standlicht, Kennzeichenbeleuchtung und Beleuchtung des Instrumentenbretts eingeschaltet.*

2) ***Wechselschalter,*** *Wahl der Beleuchtungsart, 2 Positionen:*
Position = Abblendlicht eingeschaltet;
Position = Fernlicht eingeschaltet.

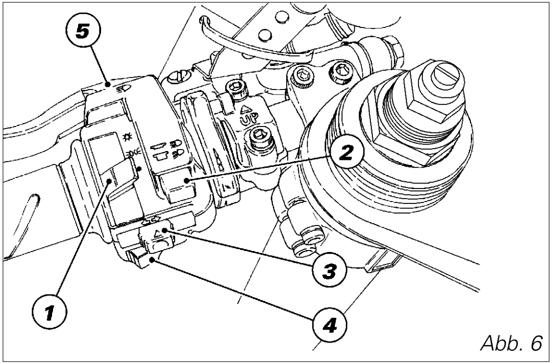


Abb. 6

D

Kupplungshebel *(Abb. 7)*

Der für das Auskuppeln zuständige Hebel (1) ist mit einem Regulierknopf (2) ausgestattet, über den sein Abstand zum Lenkergriff eingestellt werden kann.
Für die Regulierung drückt man den Hebel (1) vollständig nach vorne, hält ihn so ausgerichtet, betätigt dabei den Regulierknopf (2) und bringt ihn so in eine der vier vorgesehenen Positionen.
Dabei ist zu berücksichtigen, dass:
die Position Nr. 1 dem maximalen Abstand zwischen Hebel und Griff entspricht, während man in der Position Nr. 4 den minimalen Abstand erhält.
Wird der Hebel (1) betätigt, kommt es zur Unterbrechung des Antriebs vom Motor zum Getriebe, d.h. also zum Antriebsrad. Seine Anwendung ist in allen Fahrphasen des Motorrads von Bedeutung, insbesondere aber beim Anfahren.

Achtung
Die Regulierung des Kupplungshebels muss an einem stehenden Motorrad vorgenommen werden.

Wichtig
Ein korrekter Einsatz dieser Vorrichtung wird die Lebensdauer des Motors verlängern, da so Schäden an seinen Antriebsorgangen vermieden werden können.

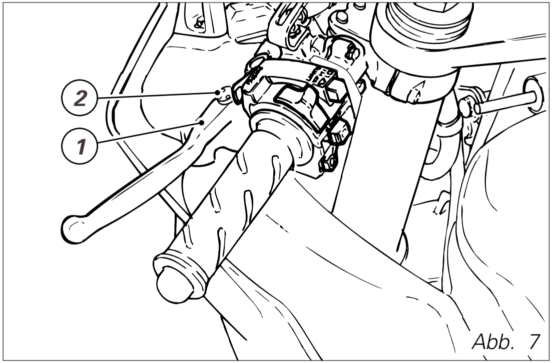


Abb. 7

D

Kaltstarter *(Abb. 8)*
Die Startersteuerung (1) dient als Starthilfe bei kaltem Motor und, nach dem Anlass, dem Anheben der Drehzahl im Standgas.
Positionen dieser Steuerung:
A - (senkrecht) Steuerung nicht betätigt;
B - Steuerung vollständig aktiviert;
Dieser Hebel kann auch auf Zwischenpositionen ausgerichtet werden, wodurch einen progressive Erwärmung des Motors ermöglicht wird (siehe Seite 31).

Wichtig
Diese Vorrichtung nicht verwenden, wenn der Motor warm ist. Fahren Sie nicht mit aktivierten Starter los.

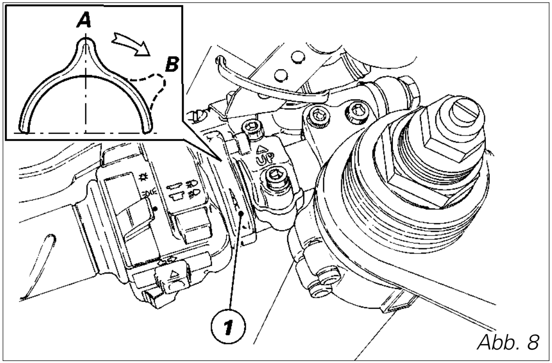


Abb. 8

D

Rechter Umschalter *(Abb. 9)*
1) Schalter, ***MOTORSTOP,*** *zwei Positionen:*
*Position ○ (**RUN**) = Fahrt.*
*Position ⊠ (**OFF**) = Motorstop.*

Achtung
Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen sich ein schnelles Ausschalten des Motors als notwendig erweist. Nach einem Halt, muss der Schalter in seine Position ○ zurückgestellt werden, dann kann der Zündvorgang erfolgen.

Wichtig
Nach Fahrten mit eingeschalteter Beleuchtung, wenn der Motor durch Betätigen des Schalters (1) ausgeschaltet und der Zündschlüssel auf ***ON*** *gelassen wird, kann dies den Verbrauch der Batterie verursachen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.*

2) Drucktaste ⚡ = Motoranlass.

Gasdrehgriff *(Abb. 9)*
Der Gasdrehgriff (3), auf der rechten Seite des Lenkers, steuert die Öffnung der Ventile des Drosselklappen-körpers. Bei Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die Leerlaufstellung zurück.

Vorderradbremshebel *(Abb. 9)*
Durch Ziehen dieses Hebels (4) an den Gasdrehgriff betätigt man die Vorderradbremse. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, da es sich um eine hydraulische Funktion handelt.
Der Hebel ist mit einem Regulierknopf (5) zur Einstellung des Hebelabstands vom Griff zur Lenkerhälfte ausgestattet.

Achtung
Vor dem Verwenden dieser Steuerungen, die Anleitungen auf den Seite 33 lesen.

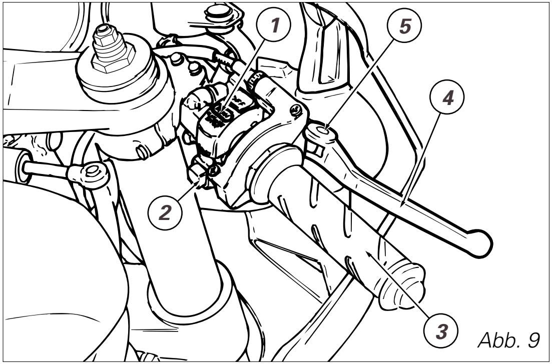


Abb. 9

D

Pedal der Hinterradbremse *(Abb. 10)*
Zum Betätigen der Hinterradbremse, das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken. Es handelt sich hierbei um ein hydraulisches Steuerungssystem.

Gangschaltpedal *(Abb. 11)*
Das Gangschaltpedal verfügt über eine Ruheposition, die sich in der Mitte ***N*** *befindet und in welche das Pedal automatisch wieder zurückspringt. Es verfügt über zwei Positionen:*
nach unten = wird das Pedal nach unten gedrückt, wird der 1. Gang eingelegt oder auf niedrigere Gänge herunter geschaltet. Diese Steuerung führt zum Erlöschen der Kontrollleuchte ***N*** *am Instrumentenbrett.*
nach oben = durch Anheben des Pedals kann man den 2. Gang, danach den 3., den 4., den 5. und den 6. Gang einlegen. Jede Pedalverstellung entspricht dem Weiterschalten um einen einzigen Gang.

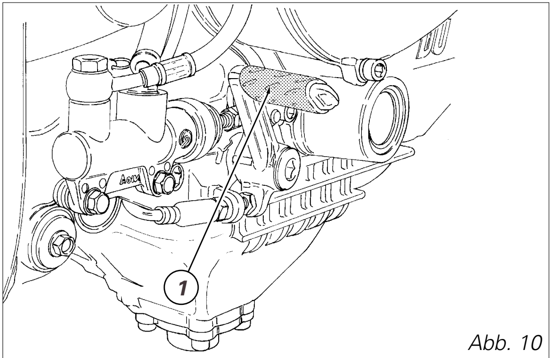


Abb. 10

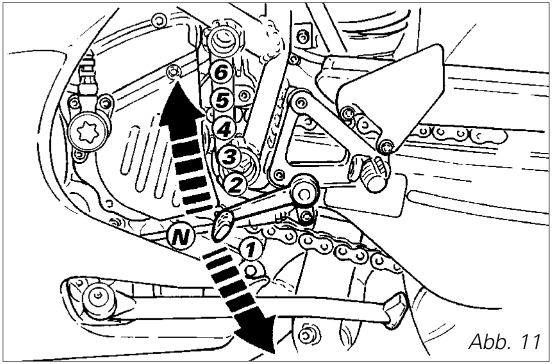


Abb. 11

D

Regulierung der Pedalenposition von Schaltung und Hinterradbremse

Um den Fahransprüchen der Fahrer zu entsprechen, ist ein Anpassen des Schalt- und der hinteren Bremspedals den Fußrasten gegenüber möglich.
Zur Änderung der Schaltpedalposition, geht man wie folgt vor: Den Stab (1) blockieren und die Kontermuttern (2) und (3) lockern.

Hinweis
Die Mutter (2) hat ein linksgängiges Gewinde.

Einen offenen Schlüssel an den Sechskant des Stabs (1) ansetzen und so lange drehen, bis man die gewünschte Position des Pedals erreicht hat.

Die Kontermuttern erneut gegen den Stab anziehen.
Für eine Änderung der Bremspedalposition: Die Kontermutter (4) lockern. Die Schraube (5) für die Einstellung des Pedalhubs so lange drehen, bis man die entsprechende Position erhalten hat. Die Kontermutter (4) erneut anziehen. Durch ein manuelles Betätigen des Pedals kontrollieren, ob hier ein Spiel von circa 1,5÷2 mm vor dem Ansprechen der Bremse verblieben ist. Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs des Bremszylinders in der folgenden Weise geändert werden: Die Kontermutter (6) des Zylinderstabs lockern. Den Stab an der Gabel (7) zum Erhöhen des Spiels anschrauben oder, zum Mindern, lockern. Die Kontermutter (6) anziehen, dann das Spiel erneut kontrollieren.

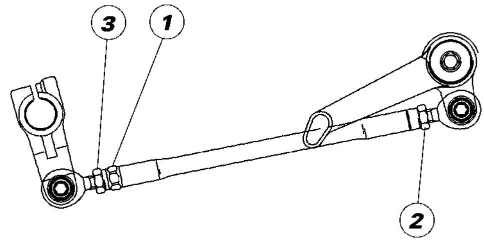


Abb. 11.2

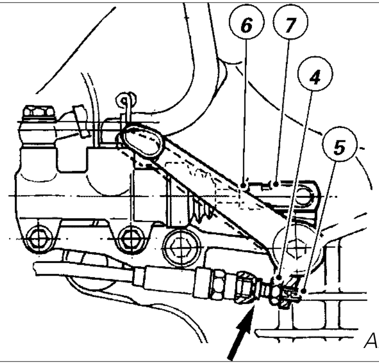


Abb. 11.3

D

HAUPTBESTANDTEILE- UND VORRICHTUNGEN

Anordnung am Motorrad *(Abb. 12)*

1) Kraftstofftankverschluss
2) Sattelschloss
3) Seitenständer
4) Befestigungshaken für Helmgurt
5) Lenkerdämpfer
6) Rückspiegel
7) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel
8) Einstellvorrichtungen für hinteres Federbein
9) Pleuelstange für Einstellung der Motorradtrimmung

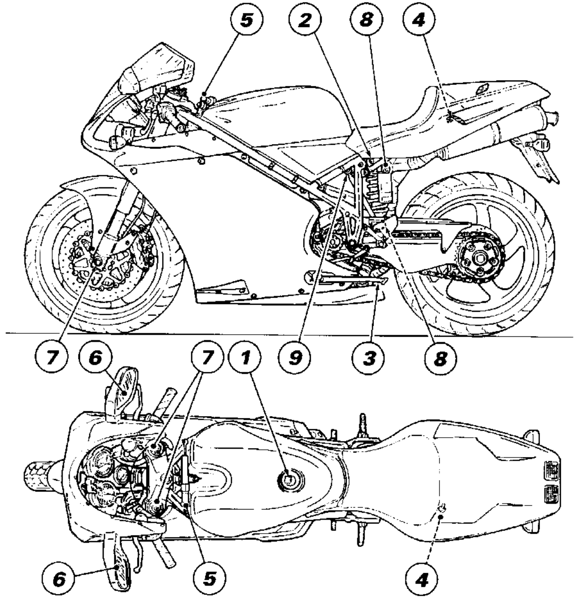


Abb. 12

D

Kraftstofftankverschluss *(Abb. 13)*

Öffnen

Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Nun um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und so das Schloss aufsperren. Der Verschluss kann abgehoben werden.

Schließen

Den Verschluss mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken.
Den Schlüssel, gegen den Uhrzeigersinn, in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.

Hinweis
Ein Schließen des Tanks ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung
Nach jedem Tankvorgang (siehe Seite 34) muss man sich immer davon überzeugen, dass der Tankverschluss auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.

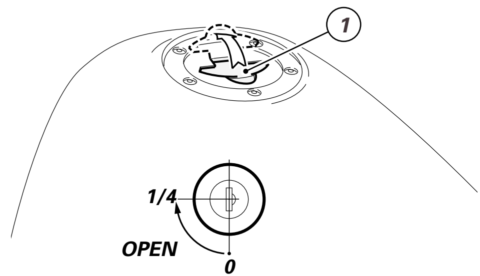


Abb. 13

D

Sitzbank- und Helmschloss

Öffnen *(Abb. 14.1)*
Den Zündschlüssel in das Schloss (1) einstecken und im Uhrzeigersinn drehen. Die Sitzbankverkleidung (2) hinten etwas nach außen ziehen, dann anheben und am Tank zum Aufliegen bringen. Im unter dem Sitzbankheck vorgesehenen Stauraum befindet sich der Helmbefestigungsgurt. Den Gurt (A) durch den Helm ziehen, dann seine Enden über den entsprechenden Haken legen. Den Helm (Abb. 14.2) so eingehängt lassen, dann zur Absicherung die Sitzbank montieren.

Achtung
Diese Vorrichtung dient der Absicherung des Helms, wenn das Motorrad geparkt wird. Den Helm beim Fahren niemals daran eingehängt lassen, da er mit den Fahrbewegungen interferieren und so den Verlust der Motorradkontrolle verursachen könnte. Der Gurt muss von der linken Seite her unter dem Rahmenaufsatz durchgeführt werden. In anderen Positionen würde der Gurt am Schließen der Sitzbank hindern.

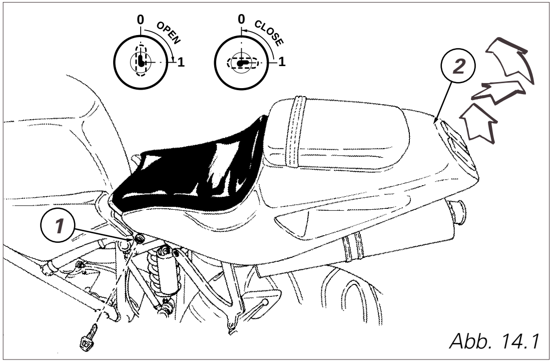


Abb. 14.1

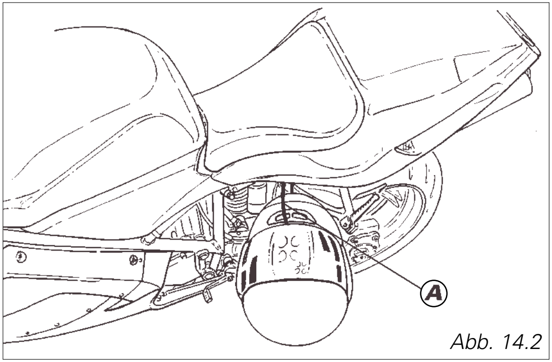


Abb. 14.2

D

Schließen
Monoposto (fig. 14.3)
Die Elemente korrekt im Stauraum unter der Sitzbank unterbringen. Das Sitzbankheck bis auf die waagrechte Position senken, dann so lange auf den hinteren Teil (2) drücken, bis man das Einrasten des Riegels im Schloss vernehmen kann. Durch ein leichtes Ziehen nach oben des Verkleidungshecks, sich vom korrekt erfolgten Einrasten überzeugen.

Biposto *(fig. 14.4)*
Den Sitzbankabschluss leicht nach außen ziehen und ihn in die waagrechte Position absenken. Auf die Beifahrersitzfläche drücken und so die an der Verkleidung angebrachten Häken (3) in den am Motorradrahmen angeordneten Stiften (4) einrasten lassen. Das Feststellen ist durch das Geräusch erkennbar, das sich beim Einrasten des Riegels ergibt.
Durch ein leichtes Ziehen nach oben des hinteren Verkleidungsendteils, sich vom korrekt erfolgten Einhaken überzeugen.

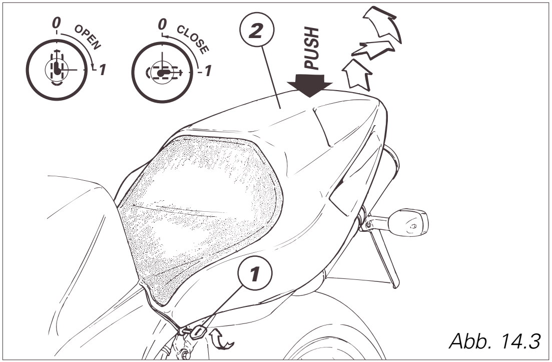


Abb. 14.3

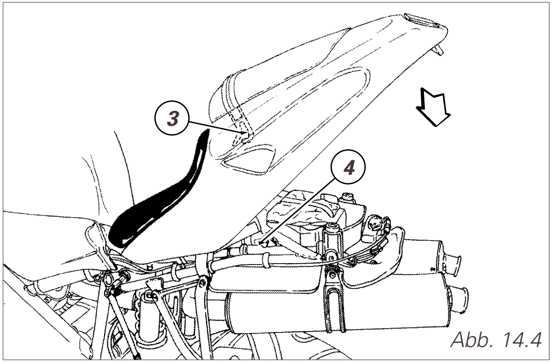


Abb. 14.4

D

Seitenständer *(Abb. 15)*

Wichtig
Vor dem Betätigen des Seitenständers muss man sich darüber vergewissern, dass die Abstellfläche fest und eben genug ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u.ä. können zu einem mit starken Schäden verbundenem Umfallen des Motorrads führen.
Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit dem Hinterrad talwärts ausgerichtet abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers braucht man nur mit dem Fuß den Schubarm (1) herunterzudrücken (dabei die Lenkerhälften des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung zu begleiten. Das Motorrad so lange neigen, bis der Ständer am Boden zur Auflage kommt.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es durch den Seitenständer abgestützt wird.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition“ (waagrecht) zu bringen, muss das Motorrad nach rechts geneigt und gleichzeitig der Schubarm (1) mit dem Fußrücken nach oben geklappt werden.

Hinweis
Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Haltesystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) zu prüfen.

Achtung
Ein Anlassen des Motorrads ist nur bei einem sich in der „Ruheposition“ befindlichen Seitenständer möglich, ist dies nicht der Fall, hindert seine Sicherheitsvorrichtung am Anlass des Motors.

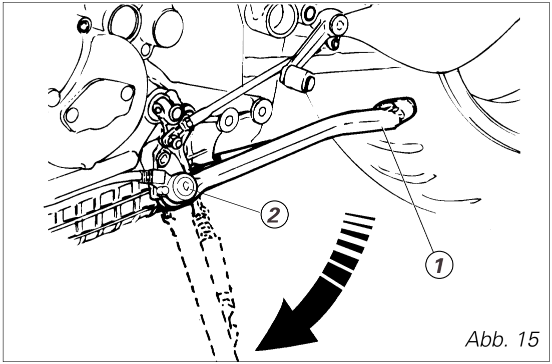


Abb. 15

D

Lenkerdämpfer *(Abb. 16)*
Er befindet sich vor dem Tank und ist am Rahmen und am Lenkkopf befestigt.
Seine Wirkung trägt zur erhöhten Lenkgenauigkeit und -stabilität bei, was ein besseres Ansprechverhalten des Motorrads in allen Bedingungen mit sich bringt.
Dreht man den Regulierknopf (1) im Uhrzeigersinn, erhält man eine härtere Lenkung (2), dreht man ihn gegen den Uhrzeigersinn, wird sie weicher (3).
Jede Regulierposition ist durch ein "Klicken" erkennbar.

Achtung
Ändern Sie während der Fahrt niemals die Position des Regulierknopfs (1), da es dabei zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.

Wichtig
Falls der Lenkwinkel geändert wurde, muss auch der Dämpfer wieder richtig ausgerichtet werden (siehe Seite 45).

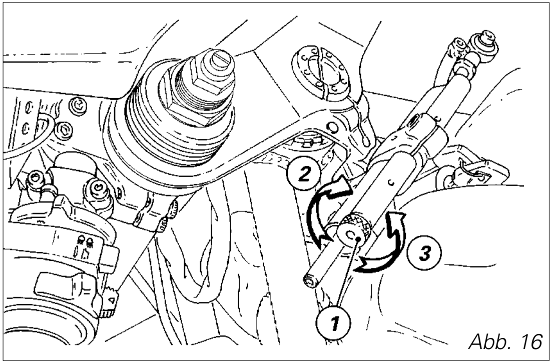


Abb. 16

D

Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel

Die Gabel des Motorrads ist sowohl in der Zugstufe (Rückzug) als auch in der Druckstufe der Holme möglich.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

1) (Abb. 17.1) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe;
2) (Abb. 17.1) zur Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn;
3) (Abb. 17.2) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe.

Das Motorrad senkrecht und in stabiler Weise ausrichten. Unter Anwendung eines 3 mm-Inbusschlüssels die jeweils am Scheitel der Gabelholme angeordnete Einstellschraube (1) drehen und so auf die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe einwirken.
Um die Einstellschraube (3) zu betätigen, muss man einen 3 mm-Inbusschlüssel, so wie auf der Abbildung 17.2, dargestellt durch die Bohrung führen.
Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) kann man Einrastgeräusche vernehmen, von denen jedes Klicken jeweils einer Dämpfposition entspricht. Schraubt man diese Schraube vollkommen, bis zu ihrer Feststellung, ein, erreicht man die Position "0", die der maximalen Dämpfung entspricht. Von dieser Position aus beginnend, kann man, durch ein Drehen gegen den Uhrzeigersinn, die verschiedenen Einrastgeräusche mitzählen, die dann jeweils für die Positionen "1", "2", usw. stehen.

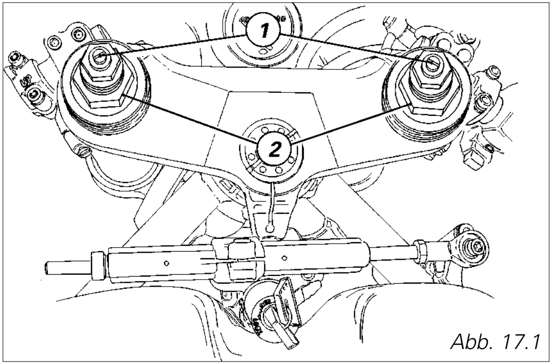


Abb. 17.1

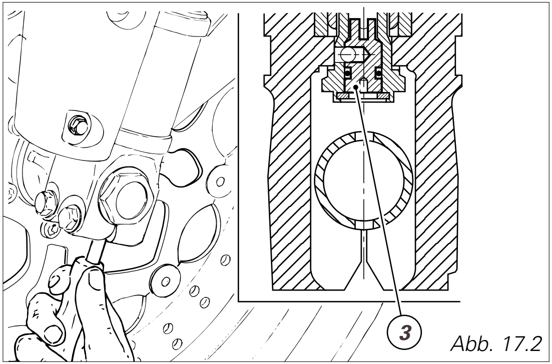


Abb. 17.2

D

Die STANDARD-Regulierungen sind folgende:
Druckstufe: 10 Einrastungen;
Zugstufe: 12 Einrastungen.
Der Maximalwert, dem die Einstellung einer minimalen Dämpfung entspricht, beläuft sich auf 24 Einrastungen in der Zugstufe und 28 Einrastungen in der Druckstufe.
Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms ändern zu können, muss die Sechskant-Einstellschraube (2) unter Anwendung eines 22 mm-Sechskantschlüssels betätigt werden.
Die Originaleinstellung entspricht 10 mm.

Wichtig
Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

D

Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein
(Abb. 18)
Das Zentralfederbein ist mit außen liegenden Einstellschrauben ausgestattet, die eine Anpassung der Motorradtrimmung, den jeweiligen Belastungsbedingungen entsprechend, ermöglicht. Die sich an der linken Seite befindliche Einstellschraube (1), die an der unteren Befestigung des Federbeins an der Rückradschwinge angeordnet ist, reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Rückzug).
Die Einstellschraube (2) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufenphase. Durch ein Drehen der Einstellschrauben (1 und 2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung erhöht, entgegengesetzt, wird sie gemindert.
STANDARD-Einstellung: Aus der vollkommen geschlossenen Stellung heraus (Uhrzeigersinn) die Einstellschrauben (1-2) um 14 Einrastungen aufdrehen.
*Über die zwei Nutmuttern (3) am oberen Teil des Federbeins, kann die Vorspannung der äußeren Feder reguliert werden. Um die Federvorspannung ändern zu können, muss man die obere Nutmutter entsprechend drehen. Durch ein **Anziehen** oder **Lockern** der unteren Nutmutter kann man die Vorspannung **steigern** bzw. **mindern.***

Achtung
Zum Drehen der für die Vorspannungsregulierung vorgesehenen Nutmutter einen Hakenschlüssel verwenden und dabei vorsichtig vorgehen, damit nicht etwa die Hand stark gegen andere Motorradteile schlägt, falls es beim Drehen des Schlüssels zum Herausspringen des Zahns aus der Nutmutter kommen sollte.

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

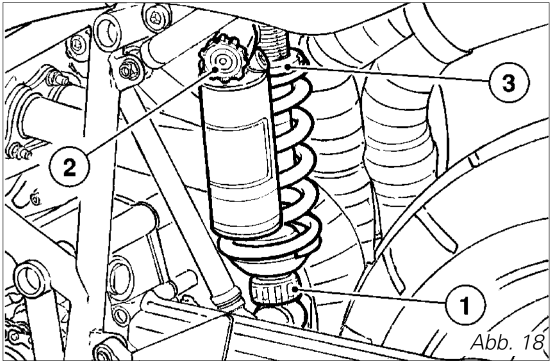


Abb. 18

D

Änderung der Motorradtrimmung *(Abb 19.2)*
Die Trimmung des Motorrads stellt das Ergebnis von Tests dar, die von unseren Technikern in den unterschiedlichsten Anwendungsbereichen vorgenommen wurden.
Eine Änderung dieses Parameters ist eine äußerst delikate Angelegenheit, welche, falls ohne jegliche diesbezügliche Erfahrung ausgeführt, gefährlich werden kann. Wir empfehlen vor einer Änderung der Standardlage eine Bezugsquote (H, Abb. 19.1) festzulegen.

Der Fahrer hat die Möglichkeit, die Motorradtrimmung seinen Fahransprüchen entsprechend zu ändern, indem er die Arbeitsstellung des Zentralfederbeins variiert. Nach dem Lockern der Muttern (3) der Kugelgelenke (1), die Pleuelstange (2) entsprechend betätigen.

Hinweis
Auf die untere Mutter (3) achten, da diese ein linksgängiges Gewinde hat.

Achtung
Die Länge der Pleuelstange (2), zwischen den beiden Gelenkachsen (1), darf die 261 mm nicht überschreiten.

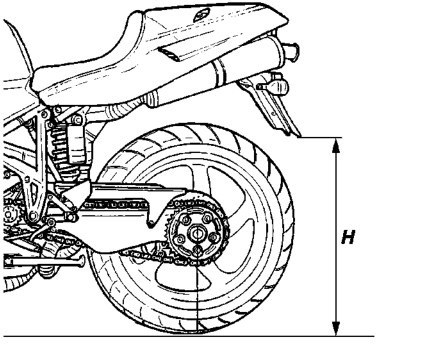


Abb. 19.1

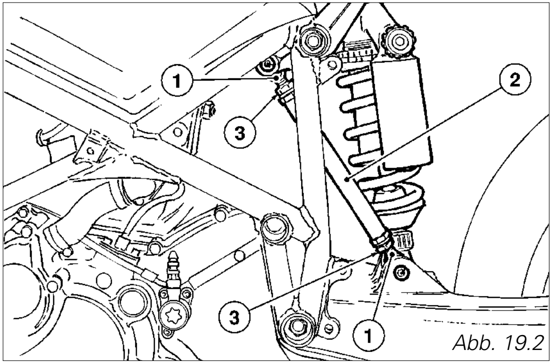


Abb. 19.2

D

GEBRAUCHSNORMEN

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Max. Drehzahl (Abb. 20)
Max. Drehzahl in der Einfahrzeit und im normalen Einsatz:
1) bis 1000 km;
2) ab 1000 bis 2500 km;
3) nach 2500 km.

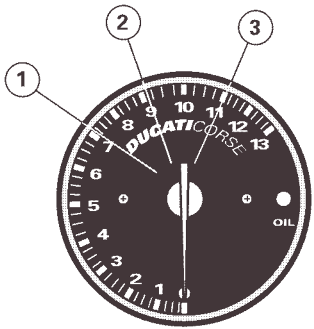


Abb. 20

Bis 1000 km
Auf den ersten 1000 km den Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachten und nachstehende Geschwindigkeit nicht überschreiten: 6500÷7000 min^{-1}.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben. Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und evtl. Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Radfederungen wirksam eingefahren werden können. Auf den ersten 100 km sind die Bremsen behutsam zu betätigen und plötzliche oder längere Bremsvorgänge zu vermeiden; so ist ein korrektes Einschleifen des Bremsbelagmaterials möglich. Zum einwandfreien, gegenseitigen Anpassen aller mechanischen, sich in Bewegung befindlichen Teile und insbesondere um die Funktionstüchtigkeit der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen, wird davon abgeraten, zu abrupt zu beschleunigen und den Motor zu lange in erhöhter Drehzahl, besonders an Steigungen, zu halten. Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und, falls erforderlich, zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km
Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahl jedoch noch nicht überschreiten: 9000 min^{-1}. Unter diesen Bedingungen muss der Motor bis auf einen Kilometerstand von 2500 km eingefahren werden. Umso rigoroser und genauer man sich an diese Maßnahmen hält, desto länger wird die Lebensdauer des Motors ausfallen und desto weniger

D

Überholungen und Nachregulierungen werden daran erforderlich sein.

Nach 2500 km
Nach der Einlaufzeit bzw. bei einem normalen Einsatz des Motorrads sollte folgende Drehzahl nicht überschritten werden: 11.000 min^{-1}.

Wichtig
Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons empfohlenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten werden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. von jeglicher Verantwortung hinsichtlich eventueller Motorschäden oder dessen verminderten Lebensdauer.

Kontrollen vor dem Motoranlass

Achtung
Ein Unterlassen der vor dem Losfahren erforderlichen Kontrollen, kann Schäden am Motorrad und schwere Verletzungen des Fahrers zur Folge haben.

D

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:
Kraftstoff im Tank
Den Kraftstoffpegel im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 35).
Motorölpegel
Über das Schauglas den Pegel in der Ölwanne kontrollieren. Eventuell mit dem vorgeschriebenen Öl nachfüllen (Seite 53).
Brems- und Kupplungsflüssigkeit
In den jeweiligen Behältern den Pegelstand der Flüssigkeiten überprüfen.
Kühlmittel
Den Pegel im Ausgleichsbehälter kontrollieren; eventuell nachfüllen (Seite 40).
Reifenzustand
Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 52).
Funktionalität der Steuerungen
Die Pedal- und Hebelsteuerungen von Kupplung, Gas und Gangschaltung betätigen und dabei deren Funktionen kontrollieren.
Lichter und Anzeigen
Die Integrität der Glühbirnen der Beleuchtung, der Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seite 47).
Schlösser
Den korrekten Sitz des Tankverschlusses und der Sitzbank kontrollieren.
Ständer
Die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers prüfen (Seite 23).

Achtung
Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten, auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt der DUCATI wenden.

Motoranlass

Hinweis
Zum Starten eines bereits warmen Motors, muss man, so wie unter Punkt „Hohe Umgebungstemperatur“ beschrieben, vorgehen.

Achtung
Vor dem Anlass des Motorrads muss man sich mit den Steuerungen, deren Anwendung während der Fahrt erforderlich ist, vertraut machen.

Normale Umgebungstemperatur
(zwischen 10° und 35°C):
*1) Den Zündschalter auf die Angabe **ON** (Abb. 21.1) drehen und dabei prüfen, ob die grüne Kontrollleuchte **N** und die rote Öldruckkontrollleuchte auf dem Instrumentenbrett aufleuchten.*

Wichtig
Die Öldruckkontrolleuchte muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors (Seite 11) erlöschen, leuchtet sie weiterhin auf, muss der Motor ausgeschaltet und der Ölpegel kontrolliert werden. Lassen Sie den Motor niemals an, wenn der Öldruck zu niedrig ist.

Achtung
Der Seitenständer muss sich vor dem Start immer in seiner Ruhestellung befinden (waagerechte Position), da sonst der Sicherheitssensor am Anlass hindert.

2) Den Starterhebel in die Position (B) (Abb. 21.2) bringen.
*3) Sich davon überzeugen, dass sich der Stopschalter (3, Abb. 21.3) auf **RUN** befindet, dann den Starterknopf (4) betätigen.*
Den Motor spontan anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.

Wichtig
Die elektrische Anlassvorrichtung nicht länger als 5 Sekunden verwenden. Falls erforderlich, vor einem neuen Start erst 10 Sekunden abwarten.

4) Den Starterhebel (1) zur senkrechten Position hin bewegen (Abb. 21.2).

Wichtig
Einen kalten Motor niemals gleich in einer zu hohen Drehzahl betreiben. Ist er noch kalt, erst das Erwärmen des Öls und sein Erreichen all derjenigen Stellen, die eine Schmierung erfordern, abwarten.

***Hohe Umgebungstemperatur** (über 35° C)*
So wie bereits beschrieben vorgehen, ohne jedoch dabei die Taste (1) zu verwenden.

***Kalte Umgebungstemperatur** (unter 10° C)*
So wie unter Punkt “Normale Umgebungstemperatur” beschrieben vorgehen und dabei die Aufwärmzeit für den Motor bis auf 5 Minuten hinausziehen.

D

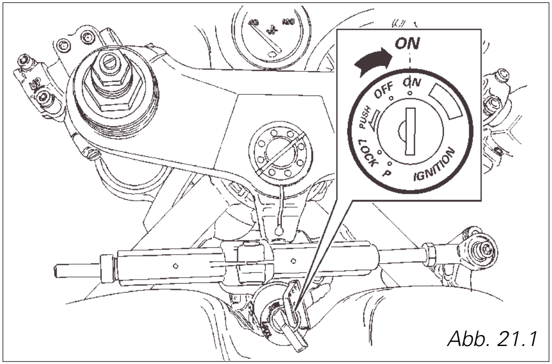


Abb. 21.1

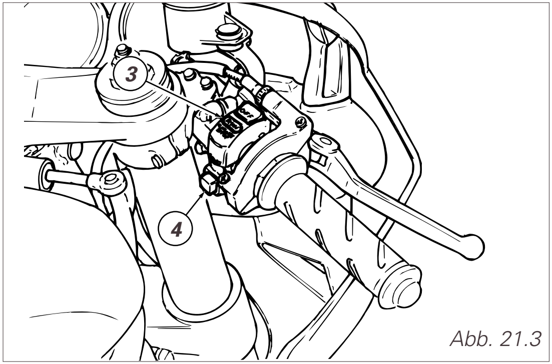


Abb. 21.3

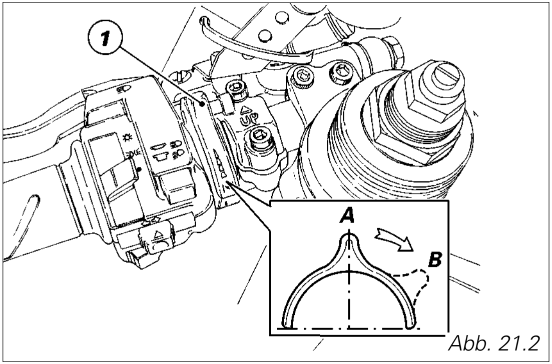


Abb. 21.2

D

Start und Fahrt des Motorrads

1) Den Motor durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.
2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen des Gasdrehgriffs den Motor beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig zurücklassen. Das Motorrad fährt an.
4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
5) Um in einen höheren Gang schalten zu können, das Gas zurückdrehen und so die Motordrehzahl mindern, dann sofort auskuppeln, den Gangwahlhebel heben, daraufhin den Kupplungshebel zurücklassen. Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Den Gasdrehgriff zurückdrehen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurzzeitig beschleunigen, so wird ein Ausrichten der einzulegenden Zahnräder auf Gleichlauf ermöglicht, nun den nächst niedrigeren Gang einlegen, dann den Kupplungshebel loslassen. Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn das Motorrad anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen, nicht nur am Motor, sondern auch an der gesamten Motorradstruktur vermieden.

● *Wichtig*
Abrupte Beschleunigungen vermeiden, da sie zum Einspritzen übermäßiger Benzinmengen und zu starken Ruckbelastungen an der Kraftübertragung führen könnten.

Ebenso vermeiden, die Kupplung beim Einlegen eines Gangs länger als erforderlich ausgekuppelt zu lassen, da dies eine Erwärmung und einen übermäßigen Verschleiß des Reibematerials bewirken könnte.

Bremsen

Die Geschwindigkeit vorzeitig herabsetzen, mittels Bremswirkung des Motors abdrosseln, erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, da sonst das Motorrad plötzlich ausgehen kann.

⚠ *Achtung*
Ein voneinander unabhängiges Betätigen dieser beiden Steuerungen mindert die Bremswirkung. Die Bremsen nie zu abrupt und kräftig betätigen, da dies eine Blockierung der Räder verursacht, was den Verlust der Motorradkontrolle zur Folge haben kann. Bei Regen oder beim Befahren von Fahrbahnen mit geringer Haftung, wird die Bremswirkung stark reduziert. Hier müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden, da plötzliche Fahrmanöver zum Verlust der Motorradkontrolle führen können. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken ist die Bremskraft des Motors auszunutzen, die durch ein Herunterschalten der Gänge erzeugt wird. Die Bremsen dabei abwechselnd und nur kurz betätigen, da ein langer Einsatz eine Überhitzung des Bremsbelags zur Folge haben kann, was die Bremswirkung drastisch mindern würde. Reifen mit einem Druck unter den vorgeschriebenen Werten mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrgenauigkeit und die Haftung in der Kurvenlage.

Anhalten

Die Geschwindigkeit mindern, herunterschalten und das Gas zurücklassen. Die Gänge so lange herunterschalten, bis man vom ersten Gang in den Leerlauf schalten kann, dann abbremsen und das Motorrad anhalten. Den Zündschlüssel auf ***OFF*** *(Seite 13) stellen und so den Motor ausschalten.*

Wichtig

Um Schäden an den elektrischen Komponenten zu vermeiden, den Schlüssel bei ausgeschaltetem Motor nie auf ***ON*** *belassen.*

Achtung

Ein Verwenden von Vorhängeschlössern oder anderweitigen Blockiersystemen, die am Fahren des Motorrads hindern (z.B. Bremsscheibenblockierung, Kettenblattblockierung, usw.......) ist sehr gefährlich und kann den Betrieb des Motorrads und die Sicherheit des Fahrers beeinflussen.

Tanken *(Abb. 22.1)*

Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffpegel muss unterhalb der Einfüllöffnung der Tankverschlussaufnahme bleiben.

Achtung

In der Tankverschlusskammer darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

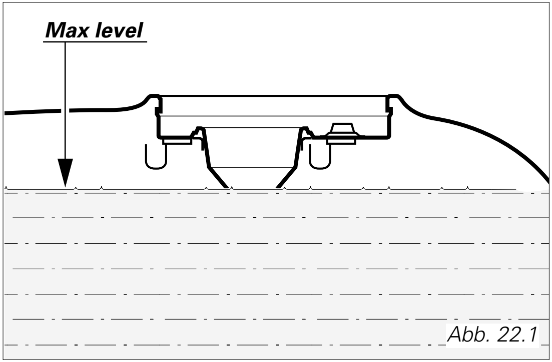


Abb. 22.1

Parken
Zum Abparken des Motorrads, den Seitenständer (Seite 23) verwenden.
*Den Lenker vollständig nach links drehen und, zur Diebstahlsicherung, den Schlüssel auf **LOCK** (Abb. 22.2) stellen. Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und dass das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.*
*Falls erforderlich, kann man die Standlichter angeschaltet lassen. Dazu den Zündschlüssel in die Position **P** (Abb. 22.2) bringen.*

Wichtig
*Den Schalter nicht zu lange in der Position **P** belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.*

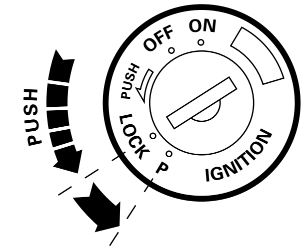


Abb. 22.2

D

Mitgeliefertes Zubehör *(Abb. 23)*
Unter dem Sitzbankheck im angezeigten Bereich (1) ist folgendes Material untergebracht:
das Anleitungs- und Instandhaltungsheft;
der Helmbefestigungsgurt;
die Werkzeugtasche für die normalen Instandhaltungs- und Kontrollarbeiten.

Um an dieses Fach gelangen zu können, muss man das Sitzbankheck, nach dem Öffnen des Sitzbankschlosses, anheben (Seite 21).

Die Werkzeugtasche *(Abb. 24)*
enthält:
1) 14 mm-Ringschlüssel;
2) Inbusschlüssel 10/8/6/5/4 mm;
3) Schlüssel für hinteren Exzenter;
4) Schlüssel für Vorderradachse;
5) Verlängerung für Schlüssel für den hinteren Exzenter;
6) Zündkerzenschlüssel;
7) Stift für Steckschlüssel;
8) Doppel-Schraubendreher;
9) Helmbefestigungsgurt.

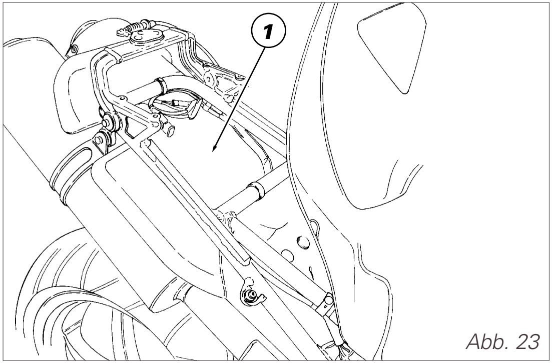


Abb. 23

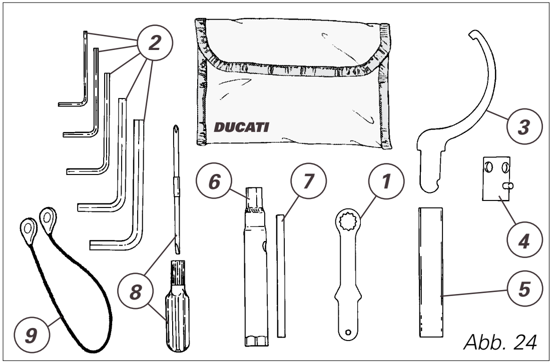


Abb. 24

D

HAUPTSÄCHLICHE BETRIEBS- UND INSTANDHALTUNGSARBEITEN

Abnahme der Verkleidung

Um bestimmte Reparatur- oder Instandhaltungseingriffe vornehmen zu können, ist zuvor die Abnahme einiger Teile der Motorradverkleidung erforderlich.

Achtung

Eine mangelnde oder nicht korrekt erfolgte erneute Befestigung einer der entfernten Teile, kann während der Fahrt zu deren plötzlichen Lösen und so zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Wichtig

Um eine Beschädigung an den lackierten Verkleidungsteilen oder an der Cockpitverkleidung, an den Punkten, an denen die Befestigungsschrauben angebracht werden, zu vermeiden, sind hier bei jeder erneuten Montage die Unterlegscheiben aus Nylon zu verwenden. Einige der Befestigungsschrauben sind Schrauben mit selbstscheidendem Gewinde. Diese Schrauben nie zu fest anziehen, da dadurch das Gewinde beschädigt werden könnte, was an einer späteren Befestigung hindern könnte.

Seitenverkleidungen *(Abb. 25)*

Die Verkleidungsteile durch das Lösen folgender Elemente entfernen:
der drei Steckverschlüsse (1) auf der rechten und linken Seite der unteren Verkleidung;
der vier Steckverschlüsse (2) für die Befestigung der Cockpitverkleidung;
der vier Steckverschlüsse (3) für die Befestigung am Rahmen.

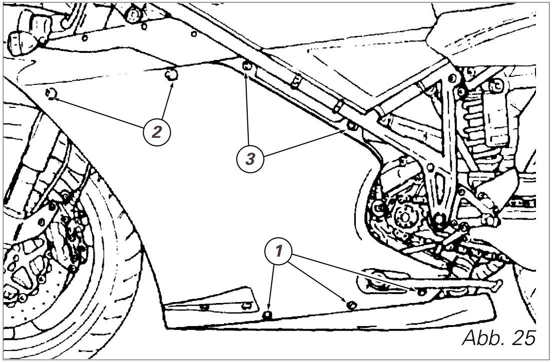


Abb. 25

D

Cockpitverkleidung *(Abb. 26.1)*
Die mittlere Befestigungsschraube (1) der Rückspiegel lösen und letztere dann aus den Haltern der Cockpitverkleidung aushaken.
Die beiden Schrauben (2, Abb. 26.2) für die Befestigung des Scheinwerfers lösen, dann die vier Steckverschlüsse (3) am Zusammenschluss der Verkleidungshälften aushaken.

Wichtig
Beim erneuten Zusammenbau einen "mittelstarken Gewindekleber" auf das Gewinde der Schraube (1) auftragen.

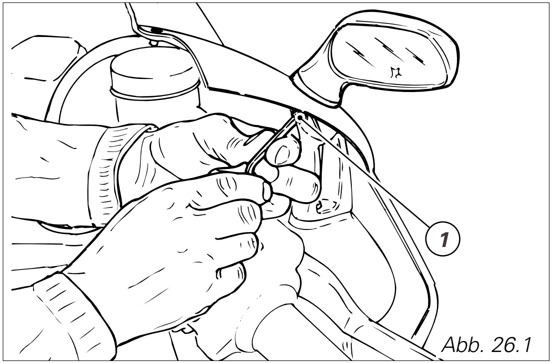


Abb. 26.1

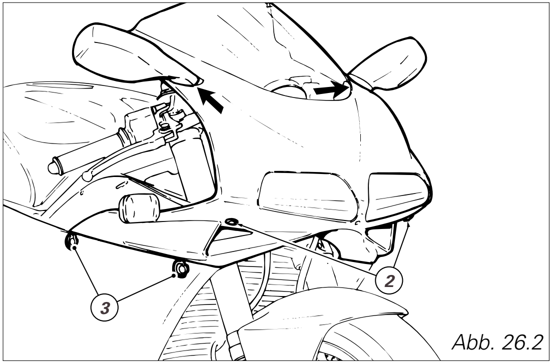


Abb. 26.2

D

Wechsel und Reinigung der Luftfilter *(Abb. 27.1)*
Die Luftfilter den im Instandhaltungsplan vorgeschriebenen Zeiten gemäß (siehe Garantieheft) ersetzen. Um an die Filterkästen zu gelangen, die Cockpitverkleidung und die Verkleidungshälften abnehmen (siehe Seite 37). Die acht Befestigungsschrauben des äußeren Deckels (1, Abb. 27.1) lösen, dann den Deckel abnehmen, jedoch am Kabel des Blinkers hängen lassen. Dabei darauf achten, dass die Reduzierung (4) nicht aus ihrem Sitz gezogen wird. Den Filter (2, Abb. 27.2) aus seinem Sitz am inneren Deckel (3) nehmen. Den Filtereinsatz mit einem Druckluftstrahl reinigen oder austauschen.

Wichtig
Ein verstopfter Filter reduziert den Lufteinlass, was einen erhöhten Kraftstoffverbrauch zur Folge hat, die Motorleistung mindert und Verkrustungen an den Zündkerzen verursacht. Das Motorrad nie ohne Filter verwenden. Die in der Luft enthaltenen Schmutzteilchen könnten so in den Motor gelangen und ihn beschädigen.

Den Filter korrekt, wie auf der Abbildung 27.2 dargestellt, in seinem Sitz am inneren Deckel installieren, dann alle entfernten Elemente erneut montieren.

Wichtig
Falls das Motorrad auf staubigen Straßen oder in feuchten Umgebungen gefahren wird, muss der Austausch häufiger als in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschrieben erfolgen.

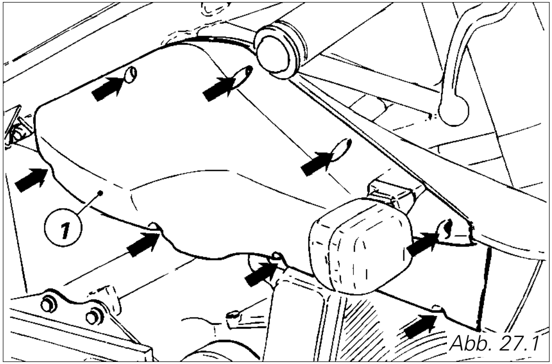


Abb. 27.1

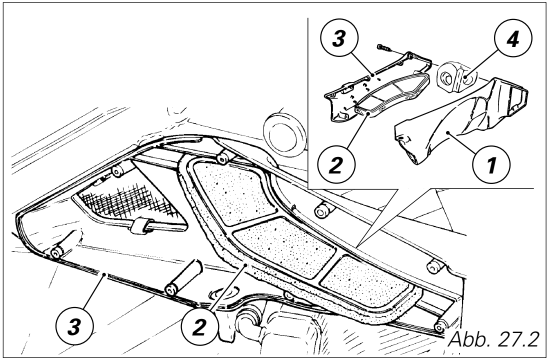


Abb. 27.2

D

Kontrolle des Kühlflüssigkeitspegels *(Abb. 28.1)*
Den Pegel der im Ausgleichsbehälter, der sich auf der linken Seite des Motorrads befindet, vorhandenen Kühlflüssigkeit kontrollieren; er muss zwischen den am Behälter angebrachten Angaben ***MAX*** *und* ***MIN*** *liegen.*
Erweist sich der Pegel als zu niedrig, muss Flüssigkeit nachgefüllt werden.
Die linke Verkleidungshälfte und den Benzintank abnehmen, dann, nach Anheben des Sitzbankhecks, die hintere Schraube (2, Abb. 28.2) lösen. Den Tank nach hinten ziehen und somit aus der vorderen Verankerung ziehen, dann nach rechts schieben und an den Kraftstoffleitungen angeschlossen lassen.
Die Einfüllschraube (1, Abb. 28.1) lösen, dann eine Mischung aus Wasser und dem Frostschutzmittel SHELL Advance Coolant oder Glycoshell (35÷40% des Volumens) bis zum Erreichen des ***MAX****-Pegels nachfüllen.*

Die Einfüllschraube (1) erneut einschrauben, dann die abgenommenen Strukturen montieren.
Verwendet man dieses Gemisch erhält man die besten Betriebsbedingungen (entsprechen einem Gefrierpunkt der Flüssigkeit ab –20°C).

Fassungsvermögen des Kühlsystems: 3,5 dm³ (Liter)

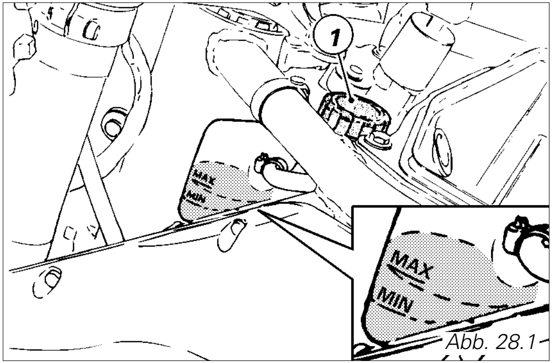


Abb. 28.1

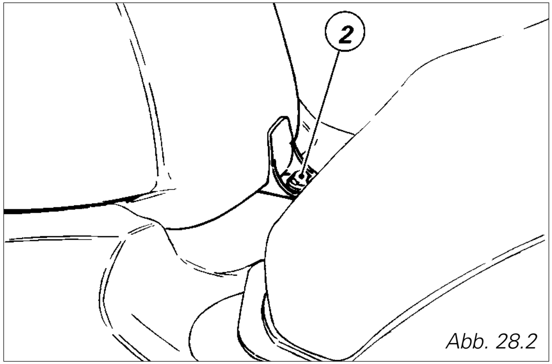


Abb. 28.2

D

Pegelkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit

*Der Pegel darf nicht unter die jeweilige **MIN**-Kerbe (Abb. 29) an den Behältern absinken. Ein unzureichender Pegelstand erleichtert den Einlass von Luft in den Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert. Zum Nachfüllen oder Wechseln in den regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten gemäß Tabelle (siehe Garantieheft) angegebenen Zeiten, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.*

Wichtig
Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Kupplungsanlage

Falls das Spiel des Steuerhebels übermäßig ist und das Motorrad ruckt oder beim Einlegen eines Gangs stehen bleibt, sind dies Anzeichen dafür, dass möglicherweise Luft in der Anlage vorhanden ist. Ist dies der Fall, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle des Systems bzw. eine Entlüftung der Anlage durchführen lassen.

Achtung
Der Kupplungsflüssigkeitspegel im entsprechenden Behälter neigt bei einem Verschleiß des Kupplungsscheibenbelags einem Zunehmen: Der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindestpegel) darf daher nicht überschritten werden.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl sich die Bremsbeläge noch im guten Zustand befinden, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen zu lassen.

Achtung
Die Brems- und Kupplungsflüssigkeit kann Schäden an lackierten und an Kunststoffteilen verursachen, daher ist hier ein Kontakt zu vermeiden. Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen. Nie Ölsorten von unterschiedlicher Qualität vermischen. Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.

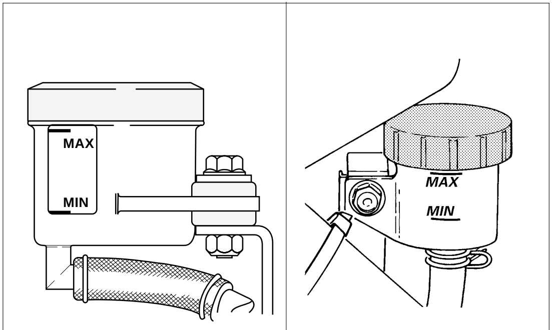


Abb. 29

D

Verschleißkontrolle an den Bremsbelägen

(Abb. 30)

Zur Erleichterung der Bremsbelagkontrolle, ohne dass die Beläge erst vom Bremssattel abgenommen werden müssen, wurden Verbrauchsanzeigen daran vorgesehen. Auf einem Bremsbelag, der sich in einem guten Zustand befindet, müssen die am Reibungsmaterial angebrachten Kerben noch gut erkennbar sein.

Wichtig

Die Bremsbeläge von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

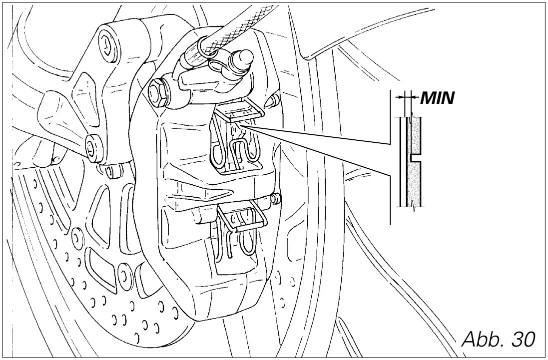


Abb. 30

D

Schmieren der Gelenke

In regelmäßigen Zeitabständen ist eine Zustandskontrolle der äußeren Ummantelungen des Gaszug- und des Starterkabels vorzunehmen. An den äußeren Kunststoffverkleidung dürfen keine Quetschungen oder Risse erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des inneren Kabels prüfen. Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, muss man den Austausch von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen. Um diese Maßnahmen umgehen zu können, empfehlen wir, die Kabelenden aller flexiblen Steuerkabel regelmäßig mit SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 einzufetten.

Beim Gaszug ist es empfehlenswert, die Steuerung, durch Lösen der zwei Befestigungsschrauben (1, Abb. 31), zu öffnen und das Ende des Kabels und die Zugrolle einzufetten.

Achtung

Die Steuerung besonders vorsichtig schließen, dabei das Kabel in die Zugrolle einführen.

Den Deckel montieren und die Schrauben (1) feststellen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks garantieren zu können, nach dem Entfernen jeglicher Schmutzspur, alle einer Reibung unterliegenden Punkte mit SHELL Alvania R3 einfetten.

Regulierungen des Gaszugkabels

Der Gasdrehgriff muss, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen einen Leerhub von 1,5÷2,0 mm aufweisen. Falls sich hier eine Einstellung als erforderlich erweist, muss dazu die entsprechende Einstellvorrichtungen (2, Abb. 31), die sich auf der Steuerung selbst befinden, verwendet werden.

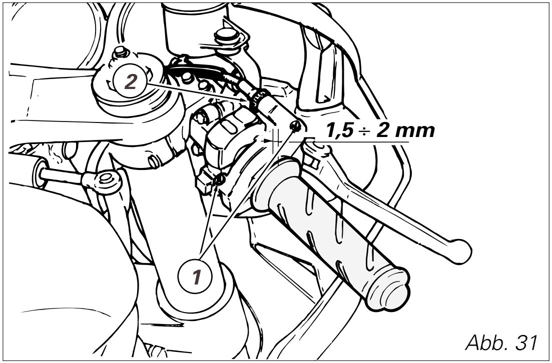


Abb. 31

D

Aufladen der Batterie *(Abb. 32)*
*Zum Aufladen der Batterie wird empfohlen, diese vom Motorrad zu nehmen. Dazu die rechte Verkleidungshälfte abnehmen (Seite 37), die Schraube (1) lösen, dann den oberen Befestigungsbügel entfernen. Erst den negativen, schwarzen (**-**), dann den roten, positiven (**+**) Anschlusskontakt abziehen.*

Achtung
Die Batterie produziert explosive Gase und muss daher von Wärmequellen entfernt gehalten werden.

*Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen. Die Leiter des Ladegeräts an die jeweiligen Anschlüsse schließen: rot an den Positivpol (**+**), schwarz an den Negativpol (**-**).*

Wichtig
Die Batterie an das Batterieladegerät schließen noch bevor letzteres eingeschaltet wird. Diese Maßnahme verhindert das Bilden von Funken an den Batterieanschlüssen durch die sich das in den Zellen enthaltene Gas entzünden könnte.
Immer erst den roten, positiven Anschlusskontakt (+) anschließen.

Die Batterie wieder in ihren Halter einsetzen, dann den oberen Bügel mit der Schraube (1) befestigen, dann die Kabelenden anschließen. Dabei die Befestigungs-schrauben fetten, um so die Leitfähigkeit zu verbessern.

Achtung
Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten.

Die Batterie für 5 ÷10 Stunden auf 1 A aufladen.

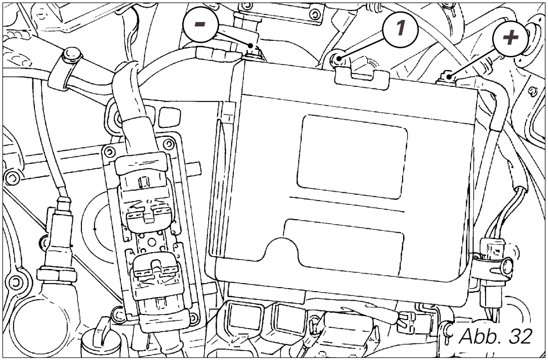


Abb. 32

D

Änderung der Lenkrohrneigung *(Abb. 33.1)*
Zur Änderung der Lenkrohrneigung sind die zwei Schrauben (1) rechts am Rahmen zu lockern. Die Schraube (2) vollständig lösen und das Lenkrohrende (3) mit einem Hakenschlüssel um 180° drehen. Prüfen, ob die Bohrung am Exzenter koaxial zu der durch das Lenkerrohr führenden Bohrung liegt. Hierzu ist auf dem Exzenter, im oberen Bereich, ein Pfeil aufgestanzt, der die entsprechende Phase angibt.
Die Schraube (2) wieder bis auf ihren Anschlag einschrauben, dann das Gewinde der Schrauben (1) mit SHELL Retinax HDX2 einfetten und auf ein Anzugsmoment von 22 Nm bringen.

Hinweis
Bei diesem Arbeitsvorgang sind die Lenkerhälften nicht komplett umgelenkt zu halten.

Nach einem Ändern des Lenkerwinkels, muss der Stoßdämpfer wieder ausgerichtet werden. Die Schraube (4, Abb. 33.2) lösen, das Gelenk der Dämpferstange an der Bohrung (5) des Rahmens verstellen.
Die zuvor entfernte Schraube (4) wieder festziehen.

Wichtig
Die Lenkerblockierung kann nur verwendet werden, wenn das Rohr auf eine Neigung von 24°30' reguliert wurde.

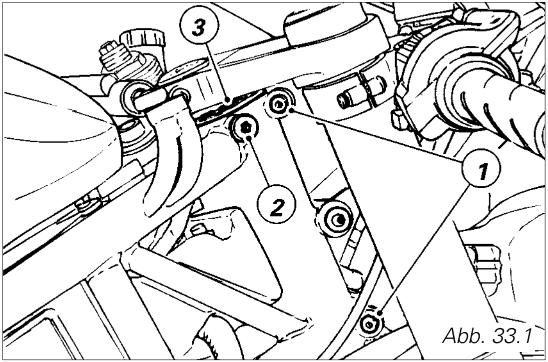


Abb. 33.1

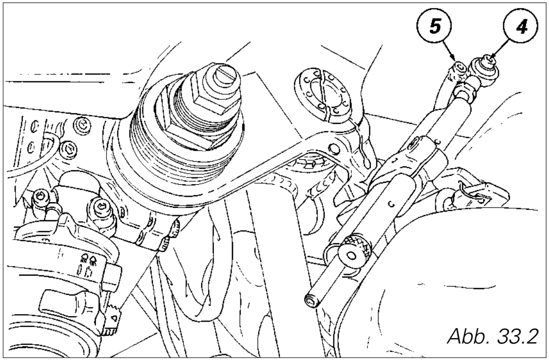


Abb. 33.2

D

Kontrolle der Kettenspannung *(Abb. 34)*

Das Hinterrad langsam drehen und dabei die Stelle suchen, an der sich die Kette als am meisten gespannt erweist. Bei einem auf dem Seitenständer abgestellten Motorrad die Kette an der Mitte der Schwinge mit einem Finger nach oben drücken. Der untere Kettenzweig muss sich um 25 mm bewegen lassen.
Ist dies nicht der Fall, sollte man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort die korrekte Spannung der Kette vornehmen zu lassen.

Achtung
Das korrekte Anzugsmoment der Feststellschrauben der exzentrischen Nabe ist für die Sicherheit des Fahrers ausschlaggebend.

Wichtig
Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Übertragungsorgane.

Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, die die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen schützen und die Schmierung so lange wie möglich erhalten. Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen dazu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden. Eine zu stark einwirkende Reinigung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden. Die Kette mit Druckluft oder mit aufsaugendem Material trocknen und, in allen ihren Teilen, mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig
Ein Verwenden von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zu drastischen Schäden des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

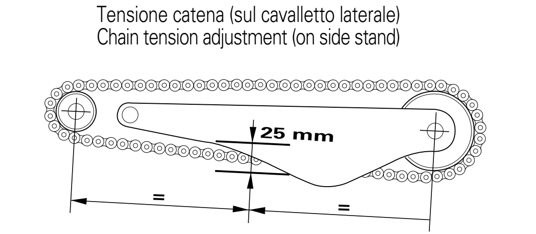


Abb. 34

Austausch der Glühbirnen
Bevor man den Austausch einer durchgebrannten Glühbirne vornimmt, muss man sich davon überzeugen, dass die Ersatzbirne die Spannungswerte und Leistungen aufweist, die auf Seite 63 im Paragraph „Elektrische Anlage“ spezifiziert werden. Vor einer erneuten Montage der entfernten Teile, immer erst die Funktionstüchtigkeit der neuen Glühbirne prüfen.

Scheinwerfer
Um an die Glühbirnen des Scheinwerfers gelangen zu können, geht man folgendermaßen vor:

Ausbau der Glühbirnen:
Abblendlicht *(Abb. 35.1): Die Gummihaube (1) des Scheinwerferkörpers abnehmen, dann den Flachstecker (2) durch Niederdrücken des unteren Schnellauslöseknopfs von der Leuchte abziehen.*

Fernlicht, linke Seite *(Abb. 35.2): Den Flachstecker (3) des weißen Leuchtenkabels von der vorderen Verkabelung abschließen, die Gummihaube (1) vom Scheinwerferkörper entfernen, dann das Leuchtenkabel herausziehen.*

Hinweis
Zum Austausch der Scheinwerferbirnen ist es nicht erforderlich, den Flachstecker des schwarzen Massekabels vom Scheinwerferkörper abzuziehen.
Die Halteklemme (4) der Leuchte aushaken und letztere von der Halterung nehmen (Abb. 35.1 und 35.2).

Hinweis
Das Glas der neuen Glühbirne darf nicht mit den Händen berührt werden, da dies zu Schwärzungen führen würde, die die Leuchtfähigkeit einschränken.

Montage der Glühbirnen:
Um eine exakte Ausrichtung zu erhalten, die Führungsstifte der Glühbirnenbase in die entsprechenden Sitze einführen.
Nun die Enden der Klemme (4, Abb. 35.2) an den Halterungen des Scheinwerferkörpers einhaken, dann die zuvor abgesteckten Kabel wieder anschließen und die Gummihaube (1, Abb. 35.2) montieren.

Um die Standlichtbirnen ersetzen zu können, muss zunächst die Cockpitverkleidung entfernt werden (siehe Seite 37). Nach dem Lösen der Befestigungsschraube die Hupe entfernen, dann die Leuchtenfassung (5, Abb. 35.3) vom Scheinwerferhalter abnehmen. Die entsprechende Glühbirne herausziehen und ersetzen.

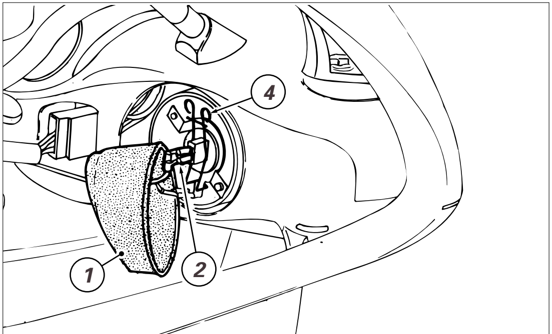


Abb. 35.1

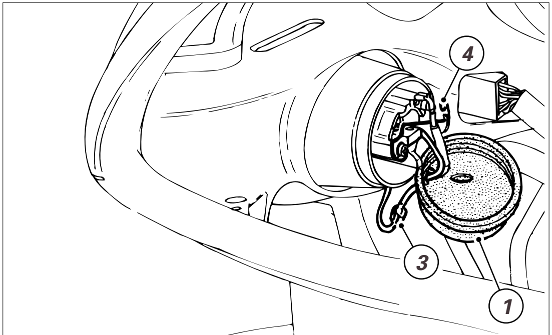


Abb. 35.2

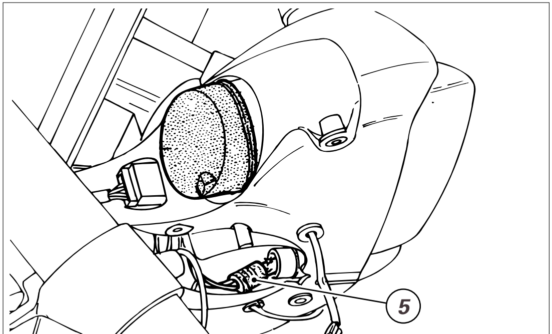


Abb. 35.3

D

Instrumentenbrett *(Abb. 36)*
Um an die Glühbirnen der Kontrollleuchten am Instrumentenbrett gelangen zu können, die Cockpitverkleidung entfernen (siehe Seite 38). Unter jedem Instrument sind eine oder zwei Glühbirnen angeordnet. Zum Auswechseln dieser reicht es aus, die entsprechende Fassung (1) von unten herauszuziehen. Die Glühbirne entfernen und austauschen.

Blinker *(Abb. 37)*
Durch Lösen der Schraube (1), den Napf (2) vom Blinkerhalter trennen. Die Glühbirne hat einen Bajonettenanschluss. Für ihre Entnahme, muss man sie also in ihrem Sitz eindrücken und so gegen den Uhrzeigersinn herausdrehen. Die Glühbirne ersetzen und die neue Birne bis zum Einrasten in ihrem Sitz im Uhrzeigersinn eindrehen. Danach den Blinkernapf durch Einführen des Zahns (A) in den dafür vorgesehenen Schlitz am Halter montieren. Die Schraube (1) erneut feststellen.

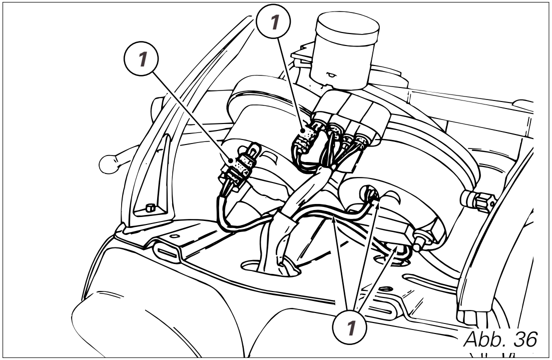


Abb. 36

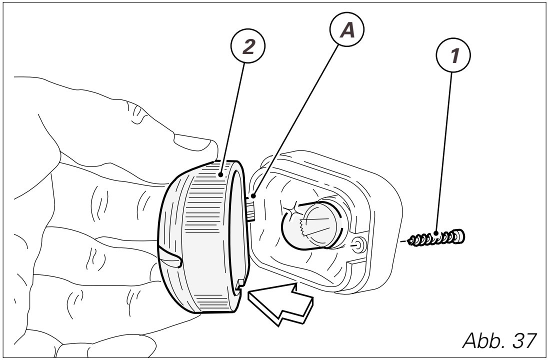


Abb. 37

D

Bremslicht *(Abb. 38.1)*
Zum Wechsel der Glühbirnen des Brems- und Standlichts muss man die Heckverkleidung anheben und die zwei Schrauben (1), die den Deckel (2) befestigen, ausschrauben. Die Glühbirne hat einen Bajonettenanschluss; für ihre Entnahme, muss man sie daher in ihrem Sitz eindrücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausdrehen. Die Birne auswechseln, einsetzen und im Uhrzeigersinn bis zum Einrasten in ihren Sitz eindrehen, dann den Deckel (2) montieren.

Kennzeichenbeleuchtung *(Abb. 38.2)*
Um an die Glühbirne der Kennzeichenbeleuchtung gelangen zu können, die Glühbirnenfassung von innen aus dem Kennzeichenhalter herausziehen, dann die Glühbirne herausnehmen und ersetzen.

D

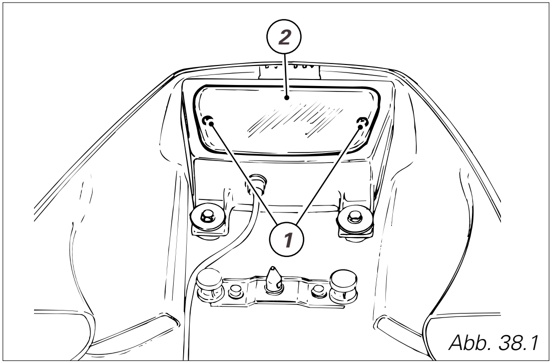
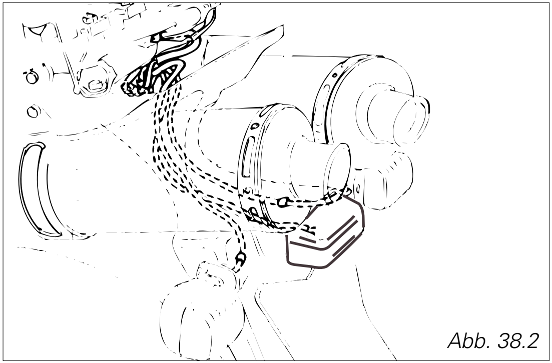


Abb. 38.1


Abb. 38.2

Ausrichten des Scheinwerfers *(Abb. 39.1)*
Kontrollieren, ob der Scheinwerfer korrekt ausgerichtet ist. Dazu das Motorrad, mit auf den richtigen Druck aufgepumpten Reifen und mit einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern gänzlich auf seiner Längsachse senkrecht aufgerichtet vor einer Wand oder einem Schirm ausrichten. Nun eine waagerechte Linie ziehen, die der Höhe der Scheinwerfermitte entspricht, und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse des Motorrads auf Flucht liegt. Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen. Beim Einschalten des Abblendlichts muss sich die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen Bereich und dem beleuchteten Bereich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.

Hinweis
Die eben beschriebene Vorgangsweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels stellt diejenige dar, die von den „Italienischen Richtlinien“ festgelegt wurde. Dieses Verfahren ist den im jeweiligen Anwenderland gültigen Vorschriften anzupassen.

Eine Korrektur der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch ein Betätigen der Schraube (1, Abb. 39.2), nach Abnahme ihrer Schutzkappe, möglich. Dreht man die Schraube im Uhrzeigersinn, senkt sich das Lichtbündel, andersherum wird es angehoben.

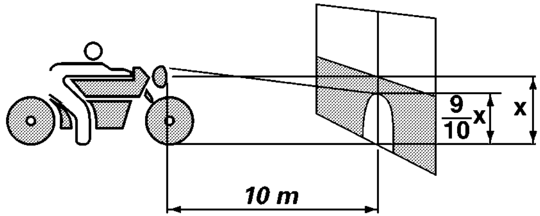


Abb. 39.1

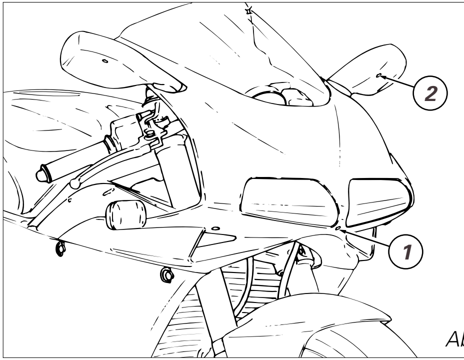


Abb. 39.2

Einstellung der Rückspiegel

Mit einem Kreuzschraubenzieher die Schraube in der Bohrung (2, Abb. 39.2) lockern, dann den Spiegel mit der Hand einstellen, dann die Schrauben erneut anziehen.

Tubeless-Reifen

Reifendruck vorne:
2,2 bar - 2,24 kg/cm^2
Reifendruck hinten:
2,4 bar - 2,44 kg/ cm^2
Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen, sollte der Reifendruck jedesmal kontrolliert und angepasst werden.

Wichtig
Den Reifendruck immer im kalten Zustand messen und nachstellen.
Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen sichern zu können, ist der Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar zu erhöhen.

Reparatur oder Austausch der Reifen (Tubeless)

Reifen ohne Luftkammer, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Erscheinungen von Luftverlusten aufweisen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte sich ein Reifen als leicht platt erweisen, muss man genau kontrollieren, ob Luftverluste vorhanden sind.

Achtung
Falls der Reifen Löcher aufweist, muss er ausgewechselt werden. Beim Austausch der Reifen den Reifentyp und die Marke der Erstausstattung verwenden. Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, muss man sich davon überzeugen, dass die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Niemals Reifen mit Luftkammern verwenden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für den Fahrer haben kann. Nach einem erfolgten Reifenwechsel ist ein Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig
Nie die für das Auswuchten der Reifen verwendeten Gegengewichte abnehmen und diese nicht verschieben.

Hinweis
Für den Reifenwechsel muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, nur so kann man sicher gehen, dass die Abnahme und der erneute Einbau der Räder in korrekter Weise erfolgen.

Mindestprofiltiefe der Radlauffläche

Die Profiltiefe der Radlauffläche (S, Abb. 40) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen. Die abgemessene Tiefe darf niemals unter 2 mm liegen bzw. nie unter den, seitens der sich in Kraft befindlichen Gesetzen bestimmten Werten.

Wichtig

Die Reifen, besonders an deren Seitenwänden, regelmäßig auf eventuelle Risse oder Einschnitte hin kontrollieren. Ausblähungen oder breite und sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Ein Reifen mit schweren Schäden muss ausgewechselt werden. Aus Lauffläche eventuell in deren Gummiprofil festgeklemmte Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

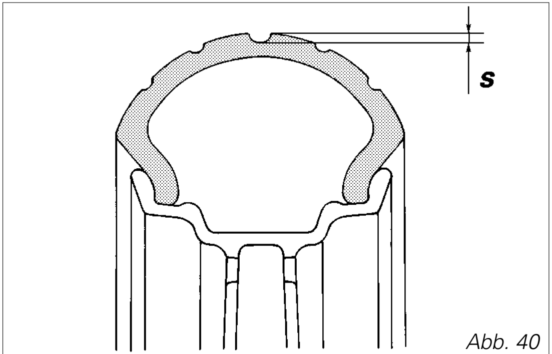


Abb. 40

Kontrolle des Motorölpegels *(Abb. 41)*

Der Motorölpegel ist über das im Kupplungsdeckel angebrachte Schauglas (1) ersichtlich. Den Pegelstand bei einem perfekt senkrecht stehenden Motorrad und bei kaltem Motor kontrollieren. Der Pegel muss innerhalb der Kerben liegen, die am Schauglas angebracht sind.
Erweist sich der Pegelstand als zu niedrig, muss Öl vom Typ SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden.
Dazu die Einfüllschraube (2) abnehmen und das Öl so lange nachfüllen, bis der festgelegte Ölstand erreicht wurde. Die Einfüllschraube wieder ansetzen.

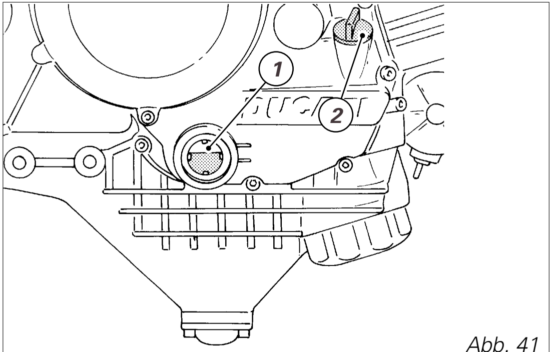


Abb. 41

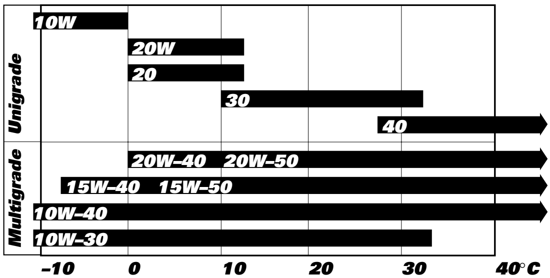
D

Wichtig

Für den Austausch des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten vorgeschriebenen Zeiten (siehe Garantieheft) muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Viskosität
SAE 10W-40

Die anderen, in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn die mittlere Temperatur der Einsatzumgebung in den jeweils angegebenen Bereichen liegt.



Reinigung und Austausch der Zündkerzen

(Abb. 42)
Die Zündkerzen stellen ein wichtiges Element des Motors dar, das regelmäßig kontrolliert werden muss. Der hierzu erforderliche Arbeitsvorgang ist relativ einfach und ermöglicht ein Überprüfen des Funktionszustands des Motors. Die linke Verkleidungshälfte abnehmen, die Anschlusskontakte von den Zündkerzen abziehen, dann letztere unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels die vom Zylinderkopf nehmen. Die Verfärbung der Keramikisolierung der mittleren Elektrode überprüfen: Eine gleichmäßige hellbraune Verfärbung ist ein Zeichen für einen guten Motorzustand. Falls anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen festgestellt werden, muss die Zündkerze ausgetauscht werden. Über diese Feststellungen sollte man auch den Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt informieren. Hierbei auch den Verschleiß der mittleren Elektrode kontrollieren. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, muss die Zündkerze ausgetauscht werden. Auch den Abstand zwischen den Elektroden kontrollieren: Er muss 0,6 ÷ 0,7 mm betragen.

Wichtig

Bei einer Einstellung muss die seitliche Elektrode mit besonderer Vorsicht umgebogen werden. Ein größerer oder kleinerer Abstand kann, über die Tatsache hinaus, eine Leistungsminderung zu verursachen, zu Schwierig-keiten beim Anlassen oder zu Betriebsproblemen im Leerlauf führen. Die Elektrode und die Isolierung sorgfältig mit einem Metallbürstchen

säubern und den Zustand der Dichtung überprüfen. Den Sitz auf dem Zylinderkopf sorgfältig reinigen und darauf achten, dass dabei keine Fremdkörper in die Verbrennungskammer fallen. Die Zündkerze wieder auf den Zylinderkopf montieren, dazu einen Anzug von 20 Nm über das gesamte Gewinde vornehmen. Falls kein Drehmomentenschlüssel verfügbar ist, kann man, nach einem manuellen Anziehen, eine weitere 1/2 Drehung unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels ansetzen.

Wichtig

Keine Zündkerzen verwenden, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder die eine andere Gewindelänge haben. Die Zündkerze muss immer wieder korrekt angezogen werden.

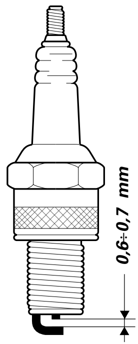


Abb. 42

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer aufrecht erhalten zu können, muss das Motorrad, je nach Einsatz und Straßenzustand, regelmäßig gereinigt werden. Dabei müssen spezifische, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Das Verwenden von stark aggressiv wirkenden Reinigungsmittel oder Lösungen ist zu vermeiden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach dessen Einsatz waschen, da es in diesem Fall, durch das Verdampfen des Wassers auf den warmen Oberflächen, zu einer Bildung von Schlieren kommen könnte. Niemals Heißwasser- oder Hochdruckstrahler auf das Motorrad richten. Der Einsatz von Wasserstrahlreinigern könnte zu einem Einfressen oder schwerwiegenden Störungen an der Gabel, den Radnaben, der elektrischen Anlage, den Gabeldichtungen, den Lufteinlassschlitzen oder den Auspuffschalldämpfern führen und so den Verlust der Sicherheitsmerkmale des Motorrads verursachen.
Sollten sich bestimmte Motorteile als besonders verschmutzt oder schmierig erweisen, kann man für deren Reinigung ein Fettlösemittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt.
Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung
Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach einer Motorradwäsche nicht reagieren.
Die Bremsscheiben nie schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen kann. Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Längere Ausserbetriebsetzung

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen werden, folgende Arbeiten durchführen:
eine allgemeine Reinigung;
die Ablassschraube gemeinsam mit der Dichtung entfernen und den Benzintank entleeren;
über die Sitze der Zündkerzen etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor mit der Hand einige Umdrehungen weiterdrehen und so den Schutzfilm auf dessen Innenwänden verteilen;
das Motorrad auf den Serviceständer abstellen;
die Batterie abschließen und abnehmen. Eine Kontrolle und eine eventuelle Neuladung der Batterie sind immer dann erforderlich, wenn sich das Motorrad länger als einen Monat im Stillstand befand.
Das Motorrad mit einer Abdeckplane abdecken, die den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält.
Das Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Staaten (Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw.) fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen bzw. Inspektionen.
Demzufolge wird dazu angehalten, die jeweils erforderlichen Teile nur durch die spezifischen Originalersatzteile der Ducati zu ersetzen, welche den Normen der verschiedenen Länder entsprechen.

TECHNISCHE DATEN

Maße *(mm) (Abb. 43)*

Gewichte

Trockengewicht:
187 kg
Voll beladen:
307 kg

Achtung
Ein mangelndes Beachten der Beladungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung des Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

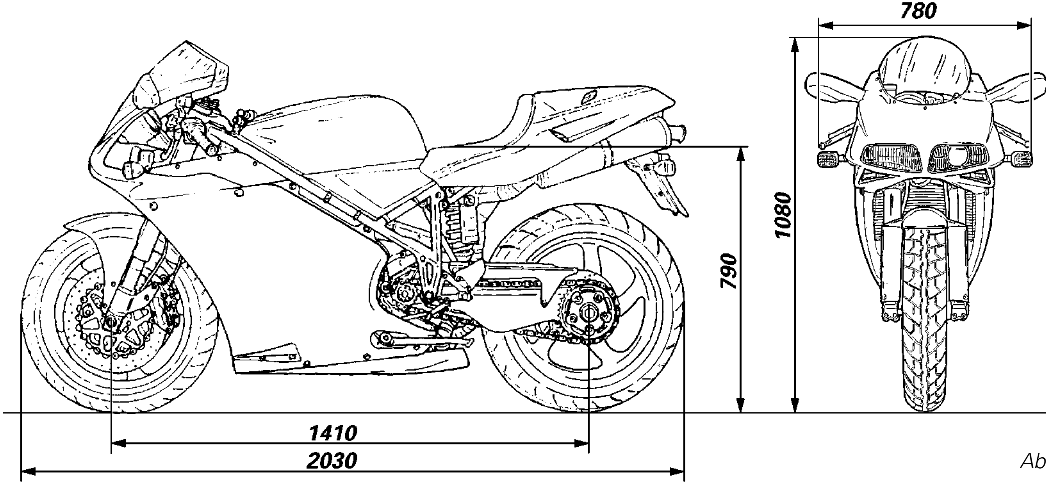


Abb. 43

D

Betriebsstoffe	***Typ***	***dm³ (Liter)***
Kraftstofftank, einschl. Reserve von 4 dm³ (Ltr.)	*Benzin 95-98 RON*	*17*
Ölwanne und Filter	*SHELL – Advance Ultra 4*	*3,8*
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	*Spezialflüssigkeit für Hydrauliksysteme SHELL – Advance Brake DOT 4*	*—*
Kette	*Produkte für Ketten mit O-Ringen SHELL – Advance Chain oder Advance Teflon Chain*	*—*
Kilometerzählerkabel	*Fett SHELL – Alvania R3 oder Retinax LX2*	*—*
Lenkkopflager	*Fett SHELL – Alvania R3 oder Retinax LX2*	*—*
Schutzmittel für elektrische Kontakte	*Spray für elektrische Anlagen SHELL – Advance Contact Cleaner*	*—*
Vorderradgabel	*SHELL Advance Fork 7.5 oder Domax TA*	*0,480 (pro Holm)*
Kühlsystem	*Frostschutzmittel SHELL-Advance Coolant oder Glycoshell 35÷40% + Wasser.*	*3,5*

D

Wichtig
Das Verwenden von Zusatzstoffen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

Motor
Zweizylinder Viertaktmotor, in V-Anordnung auf 90°.
Bohrung mm:
100
Hub mm:
63,5
Gesamthubraum, cm³:
998
Verdichtungsverhältnis:
1:11,4±0,5
Höchstleistung an der Welle (95/1/CE), kW/PS:
100/136 bei 10.200 min⁻¹
Max. Drehmoment an der Welle:
10,3 Kgm bei 8.000 min⁻¹
Höchstdrehzahl:
10.500 min⁻¹

Wichtig
Die max. Drehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Ventilsteuerung
***Desmodromisch** mit vier Ventilen pro Zylinder, über acht Kipphebel (vier für die Öffnung und vier für die Schließung) und zwei obenliegende Nockenwellen gesteuert. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.*

***Desmodromische Ventilsteuerung** (Abb. 44)*
1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel)
2) Einstellscheibe des Schlepphebels
3) Einstellscheibe des Schließkipphebels (oder unterer)
4) Rückholfeder des Schließkipphebels
5) Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel)
6) Nockenwelle
7) Ventil

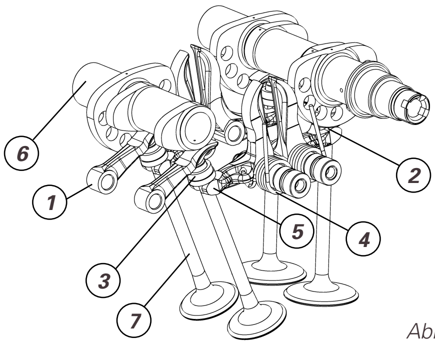


Abb. 44

Zündkerzen
Fabrikat:
CHAMPION
Typ:
RG 4 HC.

Leistungen
Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die festgelegten Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt wurden.
Höchstgeschwindigkeit:
über 270 km/h.

Bremsen
Vorderradbremse
mit halbschwimmend gelagerter Doppel-Lochscheibe.
Material:
Stahl
Scheibendurchmesser:
320 mm.
Hydraulische Steuerung über Bremshebel am rechten Lenkerstummel.
Bremsfläche:
79 cm^2
Bremssattel mit differenzierten Kolben
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
34 - 4 Kolben
Bremsbelag:
TOSHIBA TT 2172.
Pumpentyp:
PSC 15.

Hinterradbremse
mit fester Lochscheibe in Stahl.
Scheibendurchmesser:
220 mm
Hydraulische Steuerung über Pedal auf der rechten Seite.
Bremsfläche:
25 cm^2.
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
32 - 2 Kolben
Bremsbelag:
FERIT I/D 450 FF.
Pumpentyp:
PS 11.

Achtung
Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv. Falls es zu einer Berührung damit kommen sollte, ist der betreffende Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abzuwaschen.

D

Antrieb
Trockenkupplung mit Steuerung über den Kupplungshebel am linken Lenkerstummel.
Kraftübertragung vom Motor auf die Primärwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Zähnezahl:
32/59.
6-Gang-Getriebe mit ständig ineinandergreifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.
Zähnezahl Ritzel/Zahnkranz:
15/36.
Gesamte Übersetzungverhältnisse:
1.Gang 15/37.
2.Gang 17/30.
3.Gang 20/28.
4.Gang 22/26.
5.Gang 23/24.
6.Gang 24/24.

Kettenübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad:
Fabrikat:
DID
Typ:
525 HV.
Maße:
5/8"x5/16".
Glieder:
94

Wichtig
Die angegebenen Übersetzungsverhältnisse entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Um es zu ermöglichen, das Motorrad an besondere Strecken anzupassen oder für Rennen vorzubereiten, ist Ducati Motor Holding S.p.A. gerne bereit, die von der Serienproduktion abweichenden Übersetzungsverhältnisse anzugeben. Wenden Sie sich diesbezüglich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Achtung
Sollte ein Austausch des hinteren Kettenblatts erforderlich sein, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, da ein nicht korrekt erfolgter Austausch dieses Teils die Sicherheit von des Fahrers stark gefährden und zu irreparablen Motor-radschäden führen könnte.

Rahmen
Gitterrohrrahmen mit oberer Käfigverzweigung aus hochwiderstandsfähigem Stahl.
Einschlagwinkel (je Seite):
27°

Um das Motorrad bestens auf geschlossenen Strecken ausnutzen zu können, wurde eine Änderungsmöglichkeit des Lenkrohrneigungswinkels vorgesehen (siehe Beschreibung auf Seite 45).

Lenkrohrgeometrie für den Straßengebrauch, STANDARD:
Lenkrohrwinkel:
24° 30'
Nachlauf:
97 mm.

Für den Einsatz auf Rennstrecken, zum Anpassen des Fahrzeugs an die Streckeneigenschaften, kann die Geometrie wie folgt geändert werden:
Lenkrohrwinkel:
23° 30'
Nachlauf:
91 mm.

D

Hinweis
Bei einem auf 23° 30' reguliertem Lenkrohr fällt die Funktion der Lenkradblockierung weg.

Räder
Leichtmetallfelgen mit fünf Speichen.

Vorne
Maß:
3,50x17"

Hinten
Maß:
5,50x17"
Das Vorderrad verfügt über eine herausziehbare Radachse.
Das Hinterrad ist mit einer Mutter und einer Sicherheitsklemme mit einem gewissen Überstand an der Zahnkranznabe befestigt. Dieses Befestigungssystem erlaubt einen schnellen Austausch.

Reifen

Vorn
Radial, Typ "Tubeless" (schlauchlos).
Maß:
120/70-ZR17.

Hinten
Radial, Typ "Tubeless" (schlauchlos).
Maß:
190/50-ZR17.

Radaufhängungen

Vorne

Öldynamische Upside-Down Gabel mit einem außen liegenden Einstellsystem für die hydraulische Dämpfung in der Zug- und Druckstufe und für die Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn ausgestattet.
Durchmesser der Tauchrohre:
43 mm.
Hub auf Holmachse:
120 mm.

Hinten

Mit progressiver Betätigung, durch die Zwischensetzung eines Kipphebels zwischen den Rahmen und dem oberen Schwenkpunkt des Federbeins.
Das Federbein ist sowohl in der Druck- und Zugstufe als auch in der Federvorspannung regulierbar und ist an seinem unteren Teil an eine Einarmschwinge aus Leichtlegierung angeschwenkt. Die Schwinge dreht um die durch den Motor und den Rahmen verlaufende Schwingenachse.

Dieses System verleiht dem Motorrad seine hervorragende Stabilität.
Hub:
71 mm.
Radfederweg:
130 mm.

Elektrischen Anlage

bestehend aus folgenden Hauptbestandteilen:
***Vorderer Scheinwerfer** bestehend aus einer polyellipsoidalen Abblendlichteinheit mit **12V-55W**-Kondensator;*
***Fernlicht 12V-55W**;*
***Standlicht** mit zwei **12V-5W**-Glühbirnen.*
***Instrumentenbrett**, Kontrollleuchten mit **12V-1,2W** bzw. **12V-2W**-Glühbirnen für Instrumentenbeleuchtung.*
***Elektrische Steuerungen** an den Lenkerhälften.*
***Blinker, 12V-10W**-Glühbirnen.*
Hupe.
Bremslichtschalter.
Batterie, 12V-10 Ah.
Lichtmaschine, 12V-520W.
***Elektronischer Regler**, geschützt durch **40A**-Sicherung auf Batterieseite*
Anlassmotor, 12V-0,7 kW.
Rücklicht, 12V-5/21W**-Doppeldrahtbirne als Bremslicht und als Standlicht. **12V-5W-Glühbirne für Kennzeichenbeleuchtung.

Hinweis
Im Hinblick auf den Austausch der Glühbirnen verweisen wir auf den Paragraph „Austausch der Glühbirnen“ auf den Seiten 47.

Sicherungen

Der Hauptsicherungskasten (Abb. 45.1) befindet sich auf der rechten Seite des Rahmens. Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels zugänglich. Auf diesem Deckel sind die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben.

Die Sicherung auf der Batterieseite (Abb. 45.2) sorgt für den Schutz des elektronischen Reglers. Um an diesen zu gelangen, muss man dessen Schutzkappe (2) abnehmen.

Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters erkennbar (3, Abb. 45.3).

Wichtig

Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei einem auf ***OFF*** *stehenden Zündschlüssel erfolgen.*

Achtung

Niemals Sicherungen mit Eigenschaften verwenden, die von den festgelegten abweichen. Eine mangelnde Beachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung des elektrischen Systems oder gar einen Brand zur Folge haben.

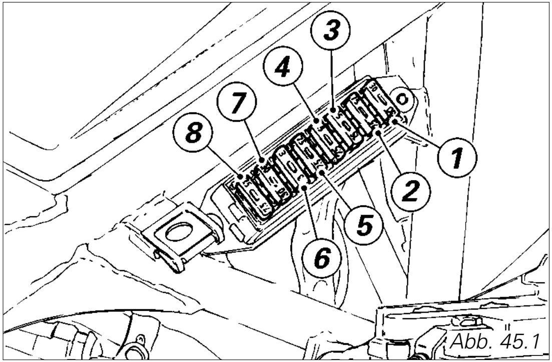


Abb. 45.1

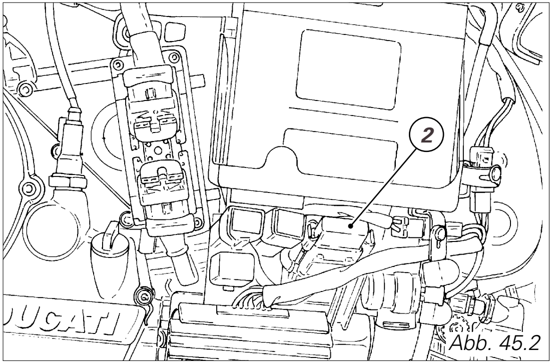


Abb. 45.2

D

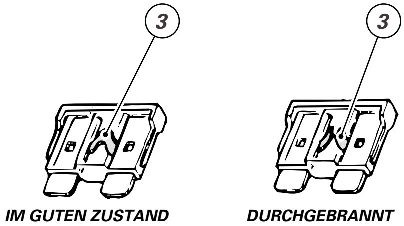


Abb. 45.3

Schemaverzeichnis der elektrischen Anlage/Zündsystem

1) Rechter Lenkerumschalter
2) Zündschlüsselschalter
3) Zündrelais
4) Sicherungskasten
5) Schrittschaltung
6) Wassertemperatursensor
7) Rechtes Elektrolüfterrad
8) Anlassermotor
9) Fernanlassschalter
10) Batterie
11) Reglersicherung
12) Regler
13) Lichtmaschine
14) Blinker, hinten rechts
15) Rücklicht
16) Kennzeichenbeleuchtung
17) Blinker, hinten links
18) Kraftstofftank
19) Eigendiagnosestecker
20) Relais der Einspritzung
21) Spule - waagerechter Zylinder
22) Spule - senkrechter Zylinder
23) Zündkerze - waagrechter Zylinder
24) Zündkerze - senkrechter Zylinder
25) Einspritzdüse - waagrechter Zylinder
26) Einspritzdüse - senkrechter Zylinder
27) Drosselklappenpotentiometer
28) Drehzahl-/Phasensensor
29) Wassertemperatursensor
30) Seitenständerschalter
31) Zünd-/Einspritzeinheit
32) Linkes Elektrolüfterrad
33) Leerlaufschalter
34) Öldruckschalter
35) Hinterer Bremslichtschalter
36) Vorderer Bremslichtschalter
37) Linker Lenkerumschalter
38) Lufttemperatur-/Drucksensor
39) Instrumente
40) Blinker, vorne links
41) Hupe
42) Relais - Fernlicht
43) Scheinwerfer
44) Blinker, vorne rechts

Farbkennzeichnung der Kabel

W-Y *Weiß-Gelb*
P *Rosa*
Y-G *Gelb-Grün*
G *Grün*
R-G *Rot-Grün*
W-R *Weiß-Rot*
W *Weiß*
V-Bk *Viola-Schwarz*
Y *Gelb*
W-G *Weiß-Grün*
Bn *Braun*
G-W *Grün-Weiß*
W-Bk *Weiß-Schwarz*
R-Bk *Rot-Schwarz*
R-B *Rot-Blau*
Gr-R *Grau-Rot*
R *Rot*
W-Bn *Weiß-Braun*
O *Orange*
Bn-W *Braun-Weiß*
Y-Bk *Gelb-Schwarz*
Gr *Grau*
B-Bk *Blau-Schwarz*
Lb *Hellblau*
Bk *Schwarz*
V-W *Viola-Weiß*
Y-B *Gelb-Blau*
Bn-G *Braun-Grün*
G-Gr *Grün-Grau*
O-G *Orange-Grün*
Gr-Y *Grau-Gelb*
Gr-B *Grau-Blau*
O-B *Orange-Blau*

Erläuterung des Sicherungskastens *(4)*

Pos.	*Verbraucher*	*Wert*
1-9	*Allgemein*	*30 A*
2-10	*Kraftstoffpumpe, Einspritzdüsen, Spulen*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*7,5 A*
4-12	*Steuergerätversorgung*	*3 A*
5-13	*Fern- und Abblendlichter*	*15 A*
6-14	*Blinker, Kontrollleuchten, Standlicht und Instrumentenbrettbeleuchtung*	*10 A*
7-15	*Stop, Hupe*	*7,5 A*
8-16	*Kühllüfterrad*	*7,5 A*

Hinweis

Der Schaltplan ist am Ende der Betriebsanleitung zu finden.

D

MERKBLATT FÜR REGELMÄSSIGE INSTANDHALTUNGSARBEITEN

km	Namen: Ducati-Kundendienst	Kilometerstand	Datum
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

D

DUCATIMOTOR HOLDING S.p.A.
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Tel 39.051.6413111
Fax 39.051.406580
www.ducati.com

913.7.073.1C
Stampato 10/2001